MAGYAR SZÁRNYAK

SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN

1943 MÁJUS 1. (VI. ÉVF. 9. SZÁM)



A tengely vadászerői állandó készenlétben állanak!

ÁRA 50 FILLÉR

A NŐ A GYÁRBAN

DORNIER

MAGYAR SZÁRNYAK
REPÜLÉSÜGYI FOLYÓIRAT RIVISTA AERONAUTICA
ZEITSCHRIFT FÜR ALLE GEBIETE DER LUFTFAHRT
SZERKESZTI: JÁNOSY ISTVÁN * VI. ÉVFOLYAM, 9. SZÁM * BUDAPEST, 1943 MÁJUS 1



vitéz nagybányai
HORTHY ISTVÁN
BURJÁN LÁSZLÓ FESTMÉNYE
a Műcsarnok tavaszi tárlatán



Ejtőernyős leventeőrség a Futura szolnoki tárházának falán elhelyezett emlékmű előtt



A szolnoki vármegyeházán ünnepélyes közgyűlés keretében leplezték le a vitéz Horthy Istvánt ábrázoló festményt

A kormányzói család az ünnepségen

A brit légi terrortámadások várható kilátásai

Sinclar, angol légügyi miniszter az alsóházban tartott legutóbbi beszédében azzal indokolta a németországi városok elleni légitámadások fokozását, hogy a szövetséges angolszász hatalmak egyelőre csak így képesek a nehezen küzdő szovjet szövetségest tehermentesíteni. Szerinte, az állandó légitámadások eredményesen rombolják a német és megszállott országokban a hadiipari központokat, a közlekedési hálózatot és a gördülő anyagot, miáltal az egész termelést és utánszállítást megbénitják. Ezek a támadások szerinte most már kétszer annyi vadászt kötnek le légvédelemre nyugaton, mint amennyi keleten egyáltalában bevetésre került. Ezen túlmenőleg pedig a német repülőipar most főkép vadászgépek gyártására kényszerül átterni, bombázógépek helyett, tehát a német légihaderő az offenziv irányból a defenzivába szorul.

Nem szabad azonban elfelejteni, hogy ugyanaz a Sir Sinclair, miután a News Chronicle és Sunday Express nyiltan megirta, hogy a R. A. F. most már állandósitani fogja támadásait, amelyek kizárólag a német polgári lakosság ellen fognak irányulni, 1942 november 18-án kijelentette: »a nemkatonai célok bombázásának eredménye Németországban, igazolja teljes mérvben eddigi légipolitikánkat«. Itt tehát nagy ellentét van a két nyilatkozat között, amely sok mindent megmagyaráz. A brit sajtó és rádió uszitó hangja mellett — utóbbi 1941 január 17-i adásában nyiltan követelte a német polgári lakosság kiirtását — angol magas egyházi funkcionáriusok is sajnos, elragadtatták magukat döbbenetes kijelentésekre. Igy pl. Cottam vikáius 1940 október 31-én a Daily Mail-hez azt a felszólitást intézte, hogy meg kell semmisiteni a kölni dómot, bombázni kell a római Szent Péter templomot, Genovát bombázza az angol flotta, az embereket, nőket, gyermekeket és márványpalotákat pedig meg kell semmisiteni. A Daily Mirror 1941 szeptember 5-i számában arról ír, hogy Wopp főtisztelendő az egyik egyházi ujságban a következőkben szögezte le véleményét: »A brit légierő bombázóinak szóló parancsok most igy hangozzanak: Irtsátok ki a németeket. Egyetlen visszaté'ő angol repülőnek sem szabadna azt mondania, visszafordultam, mert nem találtam katonai célokat. Mindenkit agyon kell verni.«

Nem vitás, hogy a R. A. F. számos nappali egyes támadás után először 1940 május 10-én éjjel indult tervszerű offenzivára nyilt német városok települések ellen, amelynek első áldozata a híres freiburgi dóm volt. Csak a támadások állandósulása után jelentette ki Hitler vezér 1940 július 19-én: »... háborús fontos berendezések áljogcíme alatt az angol légierő most a német polgári lakosságot támadja. Eddig nem igen válaszoltattam erre, de ez nem jelenti azt, hogy ez az egyedüli válaszom és az is marad.«

A félreérthetetlen intő szavak ellenére, a brit légierő folytatta támadásait a németországi polgári célok ellen. Ezért a vezér és kancellár 1940 szeptember 11-én a következő nyilatkozat megtételére érezte inditva magát: »Éjjel jönnek és bombáikat teljesen szertelenül dobják polgári célokra. Én három hónapig nem válaszoltam erre abban a hitben, hogy idővel abbahagyják. Mr. Churchill ebben valószinűleg gyengeségünk jelét látta. Mindenki megértheti, hogy mi most éjjelről-éjjelre fokozott mérvben fogunk válaszolni.«

Amint az 1940 szeptember 7-i német hadijelentésből kivehető, a német légihaderő akkor tényleg áttért arra, hogy Londont nagyobb erőkkel állandóan támadja.

A légiháború eme fázisáról Hitler kancellár 1940 szeptember 11-én tartott jelentős beszédében a következőket mondotta: »Éveken át javaslatokat tettem a világnak a bombaháború betiltására, különösen a polgári lakosság ellen irányulókat. Anglia — valószinűleg a jövő események előrelátásában — elutasitotta ezt. Mindezek ellenére ebben a háborúban sohasem vezettem harcot a polgári lakosság ellen. Ekkor Churchillnek hirtelen eszébe jutott, hogy — miután az angol légierő nappal nem repülheti át a német területet — a német polgári lakosságot éjjeli támadásokkal kell nyugtalanitani. Három havi várakozás után azután kiadtam a megfelelő parancsokat.«

Ezekre a megcáfolhatatlan tényekre ismételten rá kell mutatnunk, ha a brit vezetők most azt mondják, hogy más eszköz hiányában terror segitségével kell a német nép akaratát letörni. A történelmi tények és a fent idézett kijelentések ismeretében cáfolatot nyer az a brit állitás, hogy a terrortámadások Németország ellen, a német hasonló eljárás következményei, tehát megtorlás jellegével birnak. Másrészt érthető, hogy a német népben kikel majd az a vetés, amit a brit gyülölet és rombolási düh elvetett. Angliában egykor senkisem állithatja majd azt: mi ezt nem akartuk!

Churchill tömegtámadásai a R. A. F.-al tulajdonképpen azt célozzák, hogy a saját népnek és a szovjet szövetségesnek bebeszélje, Anglia olyan eredményeket ért most el, amelyek jelentős jövőkilátással kecsegtetnek. Emellett azonban a gyengeség jelei ezek az éjjeli terrortámadások! Az angolszász vezérkar bizonyára hatásosabb módon sietne a szovjet szövetséges segitségére — ha erre módja volna. Sztalin ezt félre nem érthető módon eléggé sürgeti. Nem valószinű, hogy a német nép — legyenek ezek a légitámadások bármennyire kemények és a sűrűek — ily módon térdre kényszerithető volna. Az angolok tömegesen bombázhatják a német városokat, a német hadvezetés anyagi ellátása oly széles bázison áll, hogy nem támadható el döntően és a német harcakarat és élniakarás ezúton nem fog megtörni, mert a germán fajta kemény!

A német nép azonban igen fájlalja kulturértékeinek pusztulását. A német sajtó teljes nyiltsággal számol be a szörnyű rombolásokról és ezzel bizonyára nem a világ részvétére apellál, mert miként a londoniaknál, a német népben is elegendő erő van ahhoz, hogy ezeket a támadásokat elviselje. Inkább arra akar rámutatni, hogy ez a brutális hadvezetés olyan értékeket pusztit el, amelyek ámbár német tulajdonban vannak, végeredményben az egész kultúrvilágé és a brit rombolásdüh következtében pótolhatatlan veszteségeket jelentenek.

Palermóban, Nápolyban, Milanóban, Torinóban és Genovában a műemlékek és templomok tömegei pusztultak el. És mintha a támadások fokozásával még tervszerűtlenebbé váltak volna a bombadobások, amelyek most már a négytonnás egységsúlyt túlhaladták. Március elején Berlinben a Hedwig székesegyház és Münchenben a legértékesebb kultúremlékek sorai estek a bombák áldozatául. Münchenben számos középület, három templom és 5 szociális célokat szolgáló épület pusztult el. A híres állami könyvtárat sok romboló- és gyujtóbomba érte, melynek kb. 2 millió kötetnyi és 50.000 kézirat állománya negyedrészben megsemmisült. Eközött számos eredeti okmány volt Nagy Károly idejéből és néhány eredeti biblia megbecsülhetetlen értékkel.

Súlyos károsodás érte München jelképét, a híres Frauenkirche templomot, amelynek sekrestyéje teljesen kiégett, belső berendezését és gyönyörű szines ólomüvegablakait szétrombolták. A Lajos és Mihály templomok szintén súlyosan megsérültek. A bombák áldozata lett a Deutsches Theater, mely pótolhatlan díszlet- és jelmeztárával a berlini Staatstheater és a bécsi Burgtheater mellett a legismertebb német szinházi kultúr intézet volt. Megsemmisült továbbá a világszerte ismert nymphenburgi porcellángyár művészeti és gyüjtőkörökben jól ismert gyártmányaival.

Nürnbergben a középkori híres vámház, Ajtósi—Dürer háza és számos más középkori műemlék pusztult el, úgyszintén Lübeckben, Hamburgban és Brémában.

Mindeme támadásoknál határozottan felismerhető a leírt rombolási akarat, amely a védtelen lakosság mellett a német kultúra értékeinek egyidejű megsemmisitésére törekszik. Ezt az angol rádió szinte nyiltan be is ismeri, mert pl. a nürnbergi támadás bejelentésénél hangsúlyozta, hogy a rombolás ott most nagyobb, mint Lübeck és Rostock esetében együttvéve volt. Érthetőbben — mondják német részről — nem is nyilvánulhatott meg a brit tendencia német kultúrértékek megsemmisitésére, mint ebben az esetben a német történelmi emlékek párhuzamba állitásával.

Jellemző különben, hogy Sinclair angol légügyi miniszter legújabb elszólási nyilatkozatában hogyan jellemzi az angol hadvezetést, amikor Lübeck, Köln, Mainz, vagy München esetében a légitámadások kapcsán csak úgy beszélt, ennyi és ennyi hektár városterület megsemmisült. Ebből látható, hogy az angol hadvezetés nem is helyez súlyt arra, hogy katonai vagy a hadigazdálkodás szempontjából fontos célokat találjon el. Célja csak az: a német polgári lakosság terrorizálása. De ahogyan a befutó jelentések igazolják, Anglia reményei, a német közvéleményben várható politikai visszahatást illetően, nem fognak megvalósulni. A német nép tudja, hogy minden támadás »gaz merénylet«

EPIZÓD

Mindannyiunkon erős szorongás vett erőt. Gyuszi bácsi és Edgár repülési ideje már jócskán lejárt. Biztos, hogy valahol már földet is értek. De hol és hogyan, ült mindannyiunk szemében. Ötpercenkint telefonáltunk hol ide, hol oda. Valakiből szerettünk volna róluk hírt kisajtolni.

Végre itt a hír. Nincs baj. Saját területen, közvetlenül az arcvonal mögött szálltak le egy napraforgó táblában. Motorhiba. Szerelőt kérnek.

Parancsnokunk máris intézkedik. Két gép visz egy-egy szerelőt. Repülőhelyünk a kényszerleszállás helyéhez közel van. Igy ez a leggyorsabb megoldás.

Egyik gépen maga a parancsnokunk, Zsiga bátyánk repült. Mindig maga szeretett segítségére sietni legelsőként bajbajutott beosztottjainak.

A parancsot gyors tett követte. Felbúgtak a motorok s pár perc múlva már levegőbe emelkedett a két gép.

Minthogy repülőhelyünk közel esett az arcvonalhoz, az orosz könnyen lőhette a tüzérséggel. Most is ez történt.

A leszálló gépeket a faluból kifutott szolgálatmentes legénység (a faluban egy hadosztályparancsnokság volt) nagy örömmel fogadta. Igazán lélekbemarkoló volt az a bajtársi szeretet, amellyel mindig segítségünkre siettek, parancs nélkül is, ha leszálltunk valahol közöttük.

Ebben az esetben azonban a vörösöknek nem tetszett a lelkes fogadtatás. S alighogy hajózóink kiugrálták a gépeikből és sietve a hadosztályparancsnokságra rohantak tájékozódásra, máris felvijjogtak az első gránátok. S jött a többi is szaporán. Már a gépek körül csapkodtak be.

De Zsiga bátyánk, mint válságos pillanatokban mindig, nem vesztette el sem a fejét, sem a szivét. Felzúgott a szava: »Motort indíts!« A szerelőkkel együtt a gyilkos tűzben a gép mellett termett. Ugy, ahogy volt, ejtőernyő, fejvédő és szemüveg nélkül beugrott a gépbe s a motor beindulása pillanatában, magát be sem kötve, gyorsan felszállt a gránátok által már felszántott réten, szilánkokkal teli gépével. Megmentette a gépet — s vele a repülőbecsületet. Mert a repülő ugyanaz a gép nélkül, mint a régi huszár volt lova nélkül.

Indulás után fél perccel a gép helyén telitalálat volt.

Báfraké a szerencse! t. j.

---

ellen és annál keményebb akarattal küzd és dolgozik.

A háborúnak ilyenkénti eldurvulása mellett a józan szemlélő természetesen azt kérdi, hová fog ez a hadvezetési mód vezetni? Az amerikai és angol bomba-kommandó parancsnokai, Harris légimarsall, Baldwin, Andrews, stb. nyilatkozatait már hoztuk előző cikkeinkben, amelyek példátlan elvakultságról és rombolódühről tesznek tanubizonyságot. Nyilatkozataikban — nyilvánvalóan az idegháború és hírverés érdekes tüneteként — komor fenyegetéssel jelentik be a terrortámadások további erélyes kiterjesztését. De önmaguknak is tudniok kell, hogy az angolszász légi erőknek igen nagy kiterjedésben, mind a Csendes óceán területében, mind Európában hátrányosan a külső vonalon harcolnak. Számos óriási arcvonalon vannak szétosztva és szétforgácsolva. A hosszútávú repülőgépek tekintélyes létszámát Európa majdnem valamennyi partja mentén és az Atlanti óceán nagy területén kell állandóan bevetni angol részről a tengeralattjárók elleni harc érdekében. Ehhez jön még az ellenséges légiháború európai arcvonala, vagyis a németek és szövetségesei által megszállott országok és azután csak a birodalom területe és az olasz anyaország. E számos következménnyel szemben a meglévő állomány, különösen az óriás repülőgépek és azok értékes hajózó személyzete szempontjából, csak korlátozott lehet. A hosszútávú óriásrepülőgépek személyzeténél, továbbá a többévi alapos repülő- és navigációs kiképzés elengedhetetlen.

Ami magát a repülőgépanyagot illeti, tudjuk, hogy óriásgépeket nem lehet úgy, mint a könnyű bombázót, vagy vadászgépeket hetek alatt kigyártani. Személyzetüknek kiképzése éveket vesz igénybe. Minden bevetés, 1000—1500 km-re, különös fizikai igénybevételt jelent mind az anyag, mind különösen a személyzet számára úgy, hogy pl. 500 bombázógépes állomány mellett, naponkint annak legfeljebb egyharmada lehet bevetésre készen. Természetesen ilyen értékes és számszerűleg korlátozott harceszközök bevetése lényegesen függ az ellenséges elhárító erőktől. Talán első pillantásra kevésnek látszik 10—15 ellenséges gépnek a lelövése egy-egy támadóvállalkozás alkalmával, a valóságban azonban súlyosan latba esik bármely nemzet repülésügyi vezetésénél. 50 gép mintegy 350 fő hajózó személyzettel és 200 repülőmotorral, mint veszteséghányad 500 repülőgép támadásánál, — ami brit viszonylatban sokszor túlalacsonynak tekinthető — egy fokozott légi offenziva korlátozott időszakára talán időlegesen elviselhető, de semmiesetre sem a légiháború köznapjain hosszú ideig.

Német jelentések szerint a R. A. F. március első 10 napjában csupán a német vadászelhárítások révén 124 repülőgépet vesztett német terület fölött. Ebből 81 négymotoros óriásbombázó, 21 kétmotoros gép és 21 vadászgép volt. Ez a veszteség 652 fő, hosszú ideig kiképzett, nehezen pótolható különleges hajózó személyzet kiesését jelenti. Emellett a parti területeken a légvédelem és tengerészet által lelőtt gépek nincsenek beszámítva. Világos, hogy ez a nagy veszteségi arányszám lényegesen befolyásolja majd a R. A. F. további ütőképességét.

Ezzel szemben megállapítható, hogy a német hadvezetőség nem hagyja magát eredeti haditerveitől eltériteni. A háború súlypontja jelenleg keleten van, tehát ott összpontosította légiflottáinak zömét. Még a fokozott angolszász légi terrortámadások hatása alatt sem vont el keletről légi erőket — hangsúlyozzák német részről — mert nyugaton természetesen már eredetileg álltak erős elhárító vadászerők készenlétben. A német vezérkar is számol, természetesen azzal, hogy Anglia idővel valamit csak fog tenni keleti szövetségesének háborús krizisében. Meglepő legfeljebb csak az volt, hogy eddig nem többet és nem mást tett, mint amennyit tényleg csinált.

Másrészt megállapitható, hogy a német légihaderő az angolszásszal szemben előnyösen a belső vonalon áll. Kedvező francia, holland és norvég repülő alapjairól minden időben nemcsak négymotoros gépekkel, hanem még könnyű vadászbombázókkal is, igen rövid összekötővonalakon (200—300 km) a legnagyobb bombasúllyal vezethetik támadásaikat a brit szigetekre. Félő azonban, hogy a légiháború eldurvulása és elfajulása olyan gyülöletre vezet, aminek Anglia előbb-utóbb nagy kárát fogja vallani. Mert mindkét részen a földrajzi és katonai viszonyokat nézve megállapithatóan nem egyformák a hatásos támadások előfeltételei. Németország előnyösebb helyzetben van és ha egyszer visszafog ütni, úgy a német légihaderő visszavágása borzalmas lesz. Ugy hiszszük, hogy a négymotoros Heinkel 177-es bombázó megjelenésével, — melyek most tömegével készülnek — hamarosan bekövetkezik a megtorlás órája — tegyük hozzá — egész Európa megbékélésére!

vitéz Szentnémedy Ferenc

Egy szép nap emlékei

Szép őszi nap, bár kissé csípős az idő. Az ötórai riadónál, amikor felsorakoztunk az eligazításra, az 1941. évi szeptemberi reggelek jutottak az eszembe, ott valahol a Dnyeper-parton. De ábrándozásra nem sok időm maradt. Máris halljuk századparancsnokunk tájékoztatását.

Vegyes magyar és német csapatok az Uriv és Sztorozsevoje közti Donkönyökben levő hídfőállást, a mai nap kezdődő támadással megsemmisitik.

A század feladata a folyamatos felderítésen kívül az Uriv-val szembeni Don-parton lévő orosz ütegek lefogása illetőleg megsemmisítése. E feladatát bombázással és alacsony-támadással kell végrehajtania. Általában, ha kedvező cél mutatkozik, alacsony-támadással mindig be kell avatkozni a földi harcba.

A bombázásra a század teljes személyzete beosztást nyert. Emellett három gép felderítési feladatot is kapott. Miután a századparancsnok pontosan kijelölte a bombacélokat, parancsot adott, hogy a gépek öt percnyi időközzel induljanak egymásután.

Matyival, pilótámmal, nagyon megörültünk, mert felderítésre is kaptunk parancsot. Igy kirepülhettük gépünk üzemidejét, sokáig lehettünk ellenséges légtérben. A felderítésem súlya az elsővonal megállapítása a sztorozsevojei részen.

Gyorsan gépkocsiba ugrottunk és gépünkhöz siettünk.

A gép megvizsgálása után indulhattunk is. »Magasság 1000 m« — adtam Matyinak a parancsot — s térképem fölé hajolva tanulmányoztam a helyzetet. Csak Matyi »Minden tüzben!« felkiáltására figyeltem fel. Szép látvány tárult elém. Az ellenség első vonala mindenütt füstölt a saját tüzérségünk munkájának eredményeként. De a gyönyörködésre nincs idő. Megyünk tovább.

A Don tulsó partján észrevesszük egyik gépünket, amint éppen alacsonytámadást hajt végre, valamilyen bolsi célra. Mi is oda tartunk s felváltjuk bajtársunkat. Alacsony rásiklással bombázunk. A lőszerrel takarékoskodnunk kell. Hisz feladatunk több mint egy óráig tart még az ellenséges légtérben! Ezalatt még sokszor lehet lőszerre szükségünk. Igy a bombabecsapódások megfigyelése után Sztorozsevoje felé húztunk.

Már előttünk Sztorozsevoje. Látjuk a gyalogsági fegyverek torkolattüzeit. Magasság: háromszáz méter. A lőporfüst és a mesterséges köd a pontos megállapításokat akadályozza. Már pedig eredmény nélkül nem megyünk haza. Lejjebb s még lejjebb ereszkedünk. Már 50 méteren vagyunk az orosz állások felett. Elmosódottan még a ködben is ki lehet venni az arcokat. Körözünk. Figyelem a saját rohamjárőrök munkáját. Derekasan dolgoznak. Helyeiket berajzolom fényképembe. Közben a muszka pokolian lő. Lehet hallani, amint a gép testén itt is, ott is, füttyent valami. »Találat!« — állapítja meg Matyi. — »Igen« — válaszolom — s folytatom a munkámat. Közben oda-oda pörkölünk mi is a muszkának. De már készen is vagyok. Még egy búcsú-kört akarunk csak leírni, közben ólomáldást szórva rájuk, mikor egy nagy reccsenés és Matyi »megsebesültem« kiáltása szakítja félbe az egyhangúságot. Gyorsan leülök, megfogom a botot s csak utána kezdem Matyit faggatni. Hál' Istennek, csak a lába zsibbadt el a törzs bal alsó főtartójában robbant nehéz-géppuska lövedék ütésétől.

Repülőhelyünkön szálltunk le. Gépünkben öt géppuska- és egy nehézgéppuska-találat volt. Utóbbi igen veszélyes és könnyen végzetes lehetett volna reánk nézve. Gépből szállva, parancsot adtam a gép feltöltésére s gyorsan megírtam a jelentésem.

Már éppen gépbe akartunk szállni, mikor a szerelő jelenti, hogy a gép a lövés miatt nem üzembiztos. »Nincs itt Marci (műszaki tiszt), ki letiltana«. Igen, megyünk s máris beszálltunk.

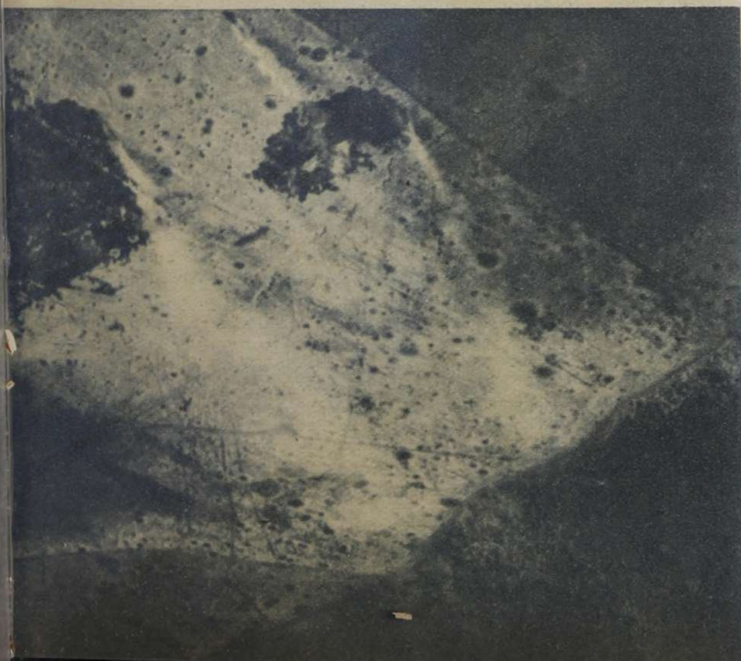
Ezzel a géppel még két feladatot hajtottunk végre hasonló módon s gyüjtögettük a találatokat is. De szerencsésen úsztuk meg. Nem hiába mondták az orosz foglyok gépünkről, hogy rettenetesen páncélozott romboló, nem lehet lelőni. Tüzereje pedig hatalmas. Igen, a páncél megvédett mindig bennünket. Csak a muszkák azt nem tudták, hogy azt a páncélt, mellyel századunk gépe borítva van, magyar repülők szívének véréből gyúrták acéllá, azért átüthetetlen.

Hazatérve a repülőterünkre Marci összecsapta kezeit nagy méltatlankodásában s a gépet azonnal letiltotta. De az bennünket már nem bántott, mert jutott számunkra másik gép is és így kivehettük részünket századunk aznap végrehajtott 44 bevetéséből.

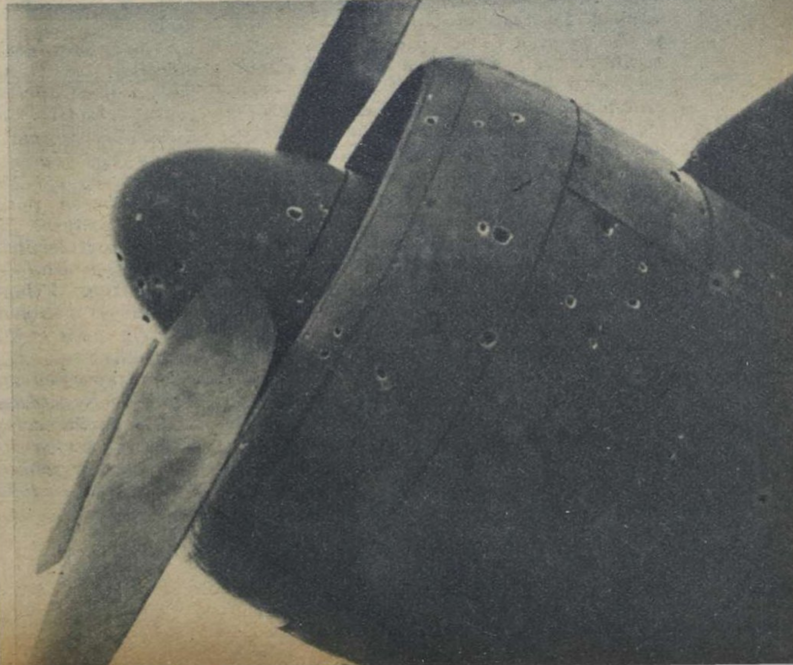
Török József



Szerelőinkkel a gép előtt



Égő harckocsik (fehér füstcsóva) az összelőtt terepen



Az „Epizód" vége: találatok a gépen (cikk az előző oldalon)



A háború egyik újabb, nagy szerephez jutott harcigépfajtája

A zubó, magyarul »stuka« mellett a legújabb időkben egy új, fogalommá vált rövidítés hallható német repülőkörökben. Ez a »JABO«. Hogy ez az elnevezés mit fed, azt németül tudó olvasóink a cikk címe alapján maguk is kitalálták: a »Jagdbomber« szó rövidítése ez.

A vadászbombázó elnevezés talán nem teljesen helyes, mert részben a csatarepülőgép fogalma is azonos evvel. A »jabo« azonban nem tévesztendő össze a kifejezetten csatarepülőgépnek készült típusokkal, mert valójában ez nem egyéb, mint:

bombával felszerelt könnyű, vagy nehéz vadászgép.

Valamennyi külföldi állam a vadászbombázó elnevezést rendszeresítette ebbe az osztályba tartozó gépei számára. Igy a német Jagdbomber mellett megtaláljuk az angol fighter-bomber, az olasz caccia-bombardiere és a francia chasseur-bombardier elnevezést. (Ha a zubó rövidítés keletkezésére gondolunk, leginkább természetes a a »vabó« rövidítés lenne erre a gépre, amennyiben légierőnknél hasonló osztályú gépek rendszeresítésre kerülnének.)

Míg kezdetben az elavulni készülő, vagy már részben el is avult vadászgépeket alakították át vadászbombázóvá, újabban elsővonalbeli, teljesen korszerű vadászgépeket alkalmaznak erre a feladatkörre. Igy a németek az Anglia elleni légiháború első szakaszában az akkor már nem túlságosan korszerűnek tartott Messerschmidt Me. 109. E. gépet szerelték fel bombával, ellenben most már a Focke Wulf FW. 190. géppel hajtanak végre hasonló támadásokat. Teljesen hasonló tapasztalatokat nyerhettek az angolok is, amikor első időben a kifejezetten vadászfeladatokra már nem alkalmazható Curtiss P—36 és P—40. A gépeket szerelték át vadászbombázóvá, míg végül Hurricane-gépparkjuk jelentékeny részéből alakították vadászbombázókötelékeket, ma pedig a legkorszerűbb Whirlwind gépek is ilyen feladatokra kerülnek alkalmazásra. Végül szolgáljon harmadik például az olasz légierők esete. A FIAT. CR. 42. gépeket is vadászbombázónak használták, sőt használják is hosszú idő óta, de emellett most már a korszerű Re. 2001 gép egyre nagyobb szerephez jutott.

Ennek érthető oka van. A vadászbombázó eredetileg talán szükségmegoldás volt. Az elavuló, tekintélyes összeget képviselő és fegyverzeténél, valamint repülőtulajdonságainál fogva értékes, de vadászfeladatokra már nem alkalmas gépanyagot kellett mégis arcvonalszolgálatra alkalmassá tenni. Mivel a zuhanóbombázók mellett a csatarepülők is egyre nagyobb szóhoz jutottak a földi erők támogatásában, természetes megoldásnak kínálkozott az aránylag gyors és erős fegyverzetű vadászgépek vadászbombázóvá való átalakítása.

Ez azonban valójában csak egy régi típus feléledését jelentette. A Jagdbomber, a fighter-bomber korántsem új típus, azt még jóval az új világháború előtt is megtaláltuk az 1914—18. világháború »győztes«, de ma már egyáltalán nem jól álló hatalmainak légiháderejében. Főleg az amerikai tengerészeti légihaderő fejlesztett ilyen gépeket. A kétüléses Curtiss-gépek sorozatában a zuhanóbombázóként is felhasznált Helldiver volt az első igazi fighter-bomber, ezeket fejlesztették tovább. A BF-osztályú gépek jelentették a végső fokot a háború előtt ezekben a gépekben. A BFC-2 Goshawk gépből Törökország is nagyobb mennyiséget kapott. Ebből fejlesztették a BF2C-1 gépet, bevonható futóművel (kétfedelű gép!).

Az amerikai, háborúelőtti gépek között voltaképp csak egy gép akad, amely — módosításokkal — ma is korszerűnek lenne tekinthető: a Seversky Convoy-fighter, amely kétüléses vadász és könnyű bombázó s e két feladat egybekapcsolásával éppen megfelelnek a vadászbombázó feladatkörnek.

Időközben megjelent egy újabb vadászgép, amely sokkal alkalmasabbnak bizonyult bombázó feladatokra is. Ez a nehéz vadász, vagy rombológép s legnevezetesebb példánya a Messerschmidt Me. 110. A német légügyi hadvezetés itt is utat mutatott az egész világnak. Talán az ötlet nem volt eredeti, mert már az Angliába emigrált Golovine orosz repülőtábornok nagy feltűnést keltett munkájában meghatározza »romboló« néven ezt a gép-


Re. 2001. vadászbombázók bombákkal megrakodva

fajtát, de ehhez tudnunk kell azt is, hogy a Golovine-féle gondolat átalakítva a korszerűség követelményei szerint éppen a német légihaderő műszaki fejlesztésében jutott érvényre. Mindez egy pillantig sem csökkenti elsősorban néhai Udet tábornok érdemeit, aki tisztán átlátva a gép nagyszerű alkalmazási lehetőségeit (különös tekintettel a földi erők harcának támogatására) eleve biztos kézzel és céltudatosan adott utasítást ilyen gép tervezésére. Ezek a Me. 110. születésének körülményei. A gyors, kétmotoros gép nem csupán gyorsabb és nagyobb teherbírású, mint egymotoros társa, hanem motorelrendezése erősebb fegyverzet beépítését is lehetővé teszi, ennek pedig alacsonytámadásban és légiharcban egyaránt nagy hasznát veszi.

A Me. 110. 500 kg bombaterhe bőven elegendőnek bizonyult az előforduló célok, elsősorban ellenséges gépesített oszlopok ellen, s a gépágyúk tüze sem tévesztette el hatását. Ezért vált teljesen szükségtelenné a Me. 110. gépből fejlesztett Me. 112. Jaguár bombázó.

A Me. 110. annyira bevált a háborúban, hogy más ilyen gépet nem is gyártott a német légihaderő. (A FW. 187 csak kísérleti típusnak tekinthető.) Most a Me. 210. vette át részben ezt a feladatot, erről a gépről azonban új többfeladatos gépek között szólunk bővebben más alkalommal.

A Me. 110 utánzásaként az angol légihaderő a Westland Whirlwind gépet állította szolgálatba, újabban meg is különbözteti a Whirlwind vadászgépet és a Whirlwind-ből épített Whirlibomber vadászbombázót. Ez két 890 lóerős Rolls Royce Peregrine motorral repül, legnagyobb sebessége 580 km/óra lehet.

Az amerikai légihaderő gépei között nyilván a Bell Airacuda lehetett volna ebbe a csoportba sorozható. Ujabban azonban mit sem hallunk a gépről, valószínű, hogy a 13 példányban rendelt próbasorozat gépeivel nem a legkedvezőbb tapasztalatokat kapták. Most nagy kapkodás folyik, elsősorban a Douglas DB-7 (Boston, Havoc) gépből fejlesztenek megfelelő gépet.

A legújabbak közé tartozik a Bristol Bisley (amely állítólag a Blenheim V. géppel azonos), két 825 lóerős Mercury motorral 460 km/óra sebességet érhet el és bombával, valamint gépágyúval is fel van szerelve. Hol vannak azonban ezek a gépek a Me. 110. teljesítményeitől?

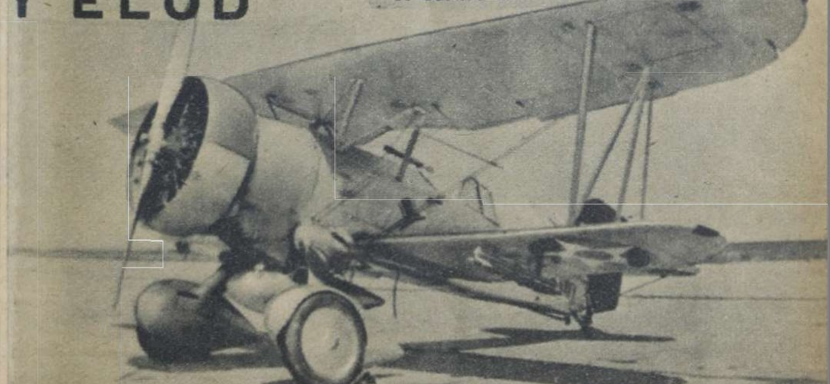
Mivel a nagyobb ürméretű bombák hordozására a gép belsejében nincs hely, illetve ott elsősorban a nehéz fegyverzet kap helyet, a bombákat a szárny és a törzs alatt felfüggesztve viszi a vadászbombázó. Ez azonban a gép teljesítményét alaposan lerontja. A gép legnagyobb sebessége bombával mintegy 30 km/órával kisebb, amiben legnagyobb része annak van, hogy a bomba és felfüggesztése nem csupán alak-, de a szárnnyal együtt tetemes interferencia-ellenállást is idéz elő.

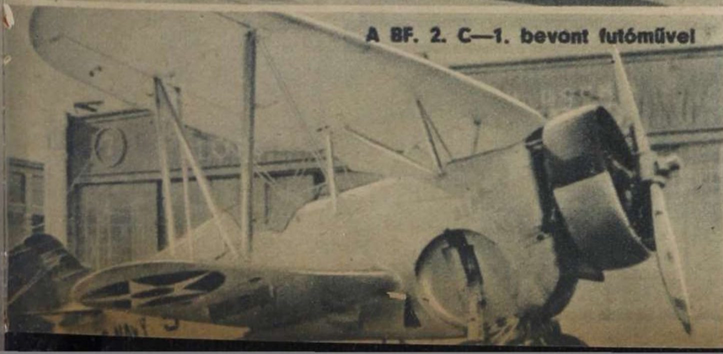
*

Tekintsünk el a múltból visszamaradt gépektől s vizsgáljuk a korszerű vadászbombázót s összefoglalólag megállapíthatjuk, hogy ez a gép lehetőleg nagy ürméretű bombát vivő vadász (egy- vagy többüléses), amely bombaterhe levetése után teljes harcértékű

NÉHÁNY ELŐD


A híres „Helldiver"


A Curtiss BFC—2.


A BF. 2. C—1. bevont futóművel


A korszerűnek látszó Seversky Convoy-vadász

Messerschmitt Me. 110. vadászbombázó. A törzs alatt a bomba felfüggesztések, a szárnyon a benzinpóttartálycsatlakozások

vadászgép, tehát önmagának megfelelő védelméről is gondoskodhatik. Nehéz fegyverzete segítségével elsősorban gépesített oszlopok ellen nagy sikerrel léphet harcba, másrészt vadászgépként is eredményesen küzdhet bármilyen ellenséges kötelék ellen. Az egymotoros vadászbombázó egy nagyobb és esetleg 4—8 db 10 kg-os bombát visz, a kétmotoros 500 kg bombaterhet több nagyobb egységben. Legnagyobb sebessége bombával 520—550 km/óra, bomba nélkül 560—600 km/óra. Fegyverzete gépágyúkból, nehéz és könnyű géppuskákból áll. Mélyrepülő feladataira való tekintettel megfelelően elhelyezett páncéllemezek növelik a gép személyzetének biztonságát.

Gép	Motor	Sebesség	Bomba kg	Gp./Gá.
Me. 109. F.	1 ×1350 LE	600	1 ×250	4/2
FW. 190. A—3.	1 ×1450 LE	595	1 ×500	4/2
Me. 110. C—5.	2 ×1175 LE	570	2 ×250	2+4/2
Re. 2001	1 ×1175 LE	580	1 ×250	4/—
Hurricane-bomber	1 ×1245 LE	570	1 ×225 4 ×10	8/—
Whirlwind	2 ×890 LE	570	2 ×225	4/4
Mosquito	2 ×1145 LE	630	4 ×250	—/4
Tomahawk	1 ×1070 LE	530	1 ×250	6/—
Havoc	2 ×1200 LE	510	4 ×250	3/4

Táblázatunk összefoglalja a ma leginkább alkalmazott vadászbombázókat, fontosabb teljesítményadataikkal, bombaterhükkel.

Ez a géptípus egyre nagyobb szóhoz jut a földi erők támogatásában és különösen akkor vesz nagyobb részt a harcokban, ha az ellenséggel szemben légi fölény nem érhető el. Ilyenkor a zuhanóbombázók alkalmazása meglehetősen kétségessé válik s ezek feladatkörét is a vadászbombázóknak kell átvenniök.


Bombát szerelnek a Me. 109. E. vadászbombázó alá


Hawker Hurricane vadászbombázó


Fiat CR. 42. vadászbombázók

PÁLYÁZATI HIRDETMÉNY

A légierők hivatásos legénységi utánpótlásának biztosítása céljából I—IV. évfolyamból álló repülő csapattiszthelyettesképző iskola felállítását rendeltem el Székesfehérvár—Sóstó repülőtéren.

Az iskola 1943. évi október hó 1-én kezdődő I. évfolyamára pályázatot hirdetek.

Az iskola keretein belül a növendékek repülőgépszerelő, repülő fényképész, híradó vagy fegyver és bombaszakos kiképzésben részesülhetnek. A szétosztás rátermettség alapján a jelentkezés lehető figyelembevételével történik.

Az iskola időtartama 4 év.

Az iskola kezdete minden évben október hó 1-e.

Az I—III. évfolyambeli növendékek nem katonák, azokra általánosságban az egyéb honvéd nevelőintézetek növendékeire megállapított határozványok érvényesek.

A növendékek a IV. évfolyam elején esküt tesznek és a IV. évfolyamot már mint tényleges katonák szolgálják.

A növendékeknek az iskola tartama alatt oktatás, szállás, fűtés, világítás, étkezés, tanszer és ruházat díjtalan.

Akik az iskolát elméletileg és gyakorlatilag eredményesen elvégzik, a légierők hivatásos legénységi állományába kerülnek. Mindazok, akik a követelményeknek nem felelnek meg, az iskolából el lesznek távolítva. Akinek eltávolítása a IV. évfolyamban (az eskü letétele után) következnék be, azok kötelező katonai szolgálatuknak folytatólag kötelesek eleget tenni.

A repülő csapattiszthelyettesképző iskolában fizetéses hely nincs.

Az iskolában szakképzettségben részesült növendékek későbbi szolgálatuk ideje alatt repülőgépvezető kiképzésben elvileg nem részesülhetnek.

A végzett iskola idővel lehetőséget nyujt a tisztviselői karba való felvételre is, azonban ehhez mindenkor érvényben levő rendeletek szerint megszabott szolgálati idő és külön vizsga letétele szükséges.

A pályázókat felvételük előtt alkalmasság szempontjából repülő szakorvosilag megvizsgálják.

Felvételi feltételek:

Az iskolában való felvételre pályázhat minden:

a) 14. életévét betöltött, de 16. életévet meg nem haladott,
b) magyar állampolgár,
c) 8 elemit, vagy 6 elemit és 2 középiskolát (polgári), vagy 4 középiskolát (polgári), vagy 6 elemit és 2 ipariskolát végzett,
d) nagyszülőkig bezárólag tiszta keresztény származású,
e) orvosilag alkalmas,
f) feddhetetlen előéletű ifjú.

A pályázati kérvényeket a honvédelmi miniszterhez címezve a m. kir. légierő parancsnoksághoz kell benyujtani. A kérvényre bélyeg nem kell. Mindazok, akiknek a pályázati hirdetményszerinti iskolai végzettségük már megvan, kérvényüket folyó évi május hó 30-ig, akik iskolájukat a folyó évben végzik, kérvényüket folyó évi június hó 30-ig adhatják be.

A kérvényhez csatolni kell az alábbi okmányokat:

a) állampolgársági, vagy illetőségi bizonyítványt,
b) honvédorvosi vagy hatósági orvosi bizonyítványt, melyből a pályázó testmagassága és testsúlya is kivehető legyen,
c) erkölcsi bizonyítványt (községi elöljáróság, polgármester, vagy rendőrkapitányság által kiállítva),
d) kitöltött és aláírt származási táblázatot és 10 drb származási okmányt,
e) az előírt iskola elvégzését bizonyító iskolai bizonyítványt,
f) az 1. számú minta melléklet szerinti »Kötelező«-t.

M. kir. honvédelmi miniszter.

1. sz. melléklet

KÖTELEZŐ.

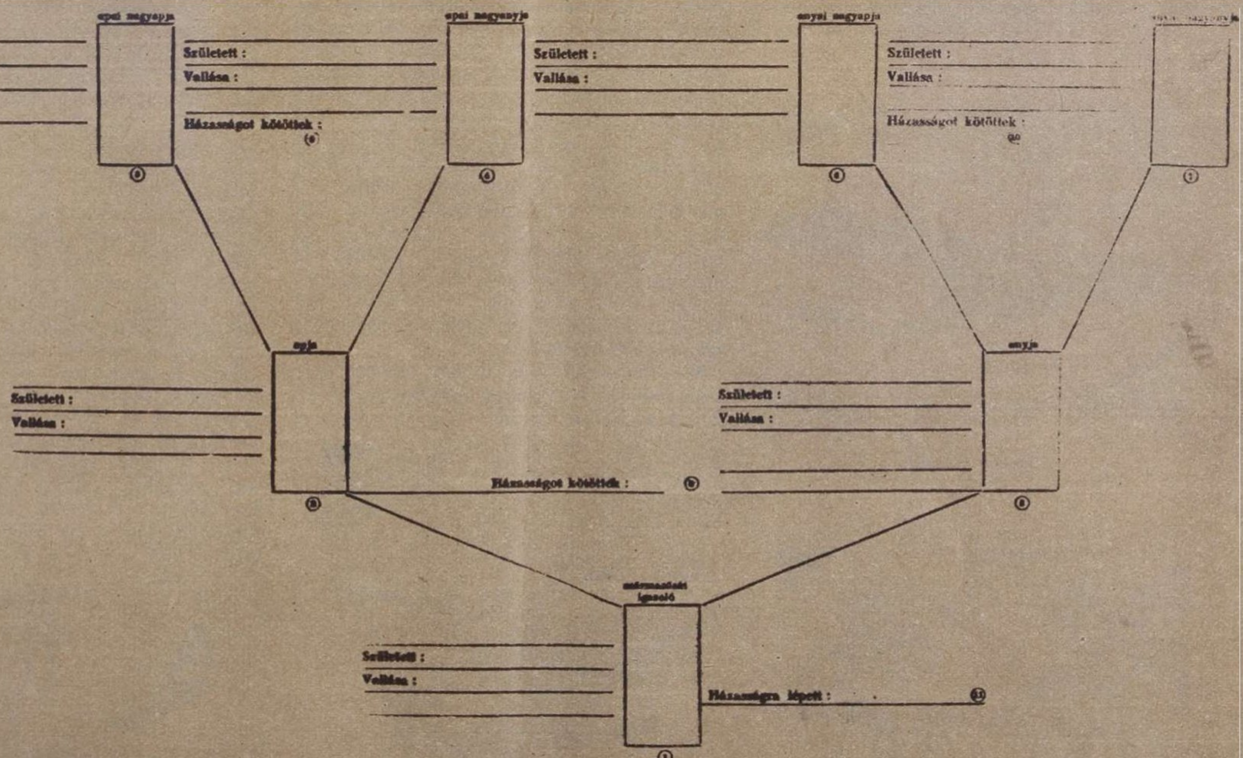
.... mint a m. kir. honvéd repülő csapattiszthelyettesképző iskolába való felvételre folyamodó .... atyja / gyámja kötelezőleg kijelentem és beleegyezem, hogy nevezett a m. kir. honv. repülő csapattiszthelyettesképző iskola elvégzése után a m. kir. honvéd légierőnél a mindenkori kötelező katonai szolgálati időn felül, még további 4 (négy) évi katonai szolgálatot teljesítsen.

Kelt ....

....

....

előttünk, mint tanuk


2. számu melléklet (minta).

Származási táblázat.

apai nagyapja — Született: — Vallása: — (4)
apai nagyanyja — Született: — Vallása: — Házasságot kötöttek: (6) — (5)
anyai nagyapja — Született: — Vallása: — (6)
anyai nagyanyja — Született: — Vallása: — Házasságot kötöttek: (10) — (7)
atyja — Született: — Vallása: — Házasságot kötöttek: (9) — (2)
anyja — Született: — Vallása: — (3)
származtatott igazoló — Született: — Vallása: — Házasságra lépett: (11) — (1)

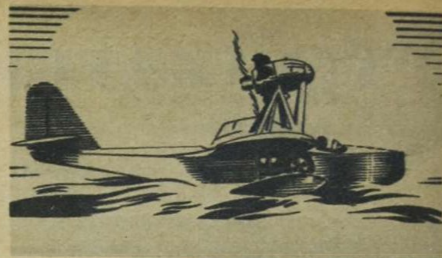
Becsületszavamra kijelentem, hogy fenti táblázatot családi okmányaim alapján, a legjobb meggyőződésem szerint állítottam össze.

Kelt .... 19.... évi .... hó ..

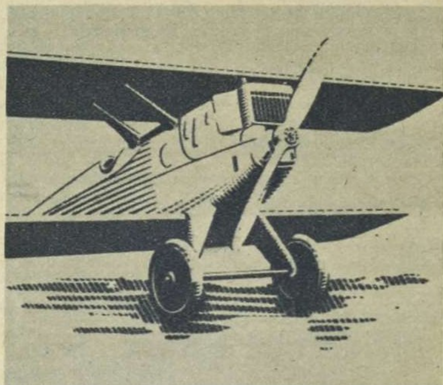
....

BUDAPESTI KÖZLÖNY 1943 április 18. — 88. szám. 4

NINCS SEMMI ÚJ A NAP ALATT!



Do. Libelle



Do. Falke-vadász



Do. 22. többfeladatos



Dornier Delphin

(A Dornier-Informationsdienst egyik számában Dr. Ing. Ludwig Petzold érdekes megállapításokat tesz a hajtóműnek a gépen való elhelyezésére vonatkozólag. Igen tanulságos a cikket ábráival nyomon követni s a hajtómű sokféle elrendezési módját ebben az elrendezésben tanulmányozni. A szerk.)

Akárhányszor megy végig az ember a Dornier-gyári múzeumon, mindig talál valami újat, valami érdekeset. Nem azért, mert új típusok kerülnek be, vagy mert a régebbieken is valami újítást eszközölnek, hanem mivel minden egyes gépben annyi műszaki ötlet és tudás testesül meg, hogy ez első pillanatra be sem látható. Vegyük most sorra a hajtómű-megoldásokat, nem feledve el, hogy hajtómű névvel a motor-légcsavar együttest jelöljük.

*

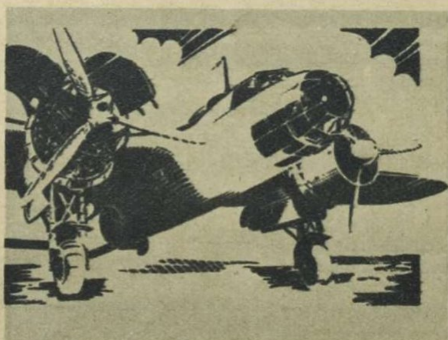
A legegyszerűbb és talán legtermészetesebb megoldás az egymotoros gép. Általában szárazföldi és vízirepülőgépeknél egyaránt a törzsorrban van a motor. Már a Dornier Falke gépen is ezt a megoldást láthatjuk. De már a Delphin-eknél a motor a törzs felett volt. Nem csoda, hiszen a törzs egyben csónak is s így a motort és légcsavart magasra kell helyezni, hogy a víztől megóvjuk. Megint más megoldás a Libelle II. amfibia, ahol magas bakra helyezték a motort és tolólégcsavart, így még jobban biztosítva annak mozgási korlátozatlanságát.

A kétmotoros eredetileg szükségmegoldás. Ahol nem állt rendelkezésre elegendő teljesítményű motor, ott kettőt vettek belőle. De ezt is alapos meggondolás után! Mert két motor: kétszeres ellenállás s ezen csak egymásmögötti, tandem-elrendezéssel lehet segíteni. Már a GS. I. is ilyen gép volt. Sajnos, a technikában ritkán van »patent«-megoldás, hibák, nehézségek nélkül: a tandem-motoroknál a hátsó motor hűtésével mindig voltak nehézségek. S végül mégis sikerült ezt a kérdést is megoldani, amint azt a Do. 18 gépen és ennek csillagmotoros változatán (a Magyar Szárnyak tavaly ismertette) szépen láthatjuk.

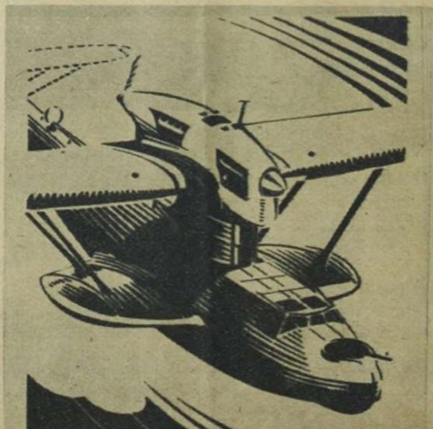
Más a helyzet, ha a két motort egymás mellé s nem mögé építjük be, ilyen gépek a Do. F., a Do. 23, a Do. 17 és a Do. 215. Do. 217. Itt nincsenek hűtési nehézségek. De mi történik, ha egy motor leáll? A gépek egy motorral is elegendő magasságot tarthatnak és egyenesen repülnek. Mindenesetre nem oly egyszerű az eset, mint a tandem-motoroknál, de az állítható emelkedésű csavarok (zászlóállásban) sokat segítenek, mert így csökkent ellenállásuk az egész gép káros ellenállását és az elforgató nyomatékot is csökkenti, aminek kedvező hatása van.

A kétmotorosok sorában a Do. 14 igen érdekes, ez egy óceánrepülőgép kísérleti terve. A két motort a csónaktestben helyezték el s egy áttétellel, valamint üreges tengellyel egy aránytalanul nagyátmérőjű légcsavart hajtottak meg. A légcsavar meghajtását igen jól áramvonalazták, úgyhogy az előnyös jellemzőjű légcsavar a kedvező aerodinamikai körülmények között dolgozhatik. A motorok a törzsben könnyen ellenőrizhetők, sőt repülés közben javíthatók is. A motorok és az erőátviteli tengely közé épített hajtómű a merev emelkedésű légcsavarnak két kedvező fordulatszámot adhatott, az egyik a start, a másik az utazórepülés számára. Ez az érdekes megoldás egyedülálló eredményeket érhetett volna el, ha közben nem találták volna fel az állítható emelkedésű légcsavarokat. Utóbbiakkal nem csupán a két határhelyzet, hanem közbenső állások is elérhetők, esetleg különleges követelményeknek megfelelően is (pl. fékezés).

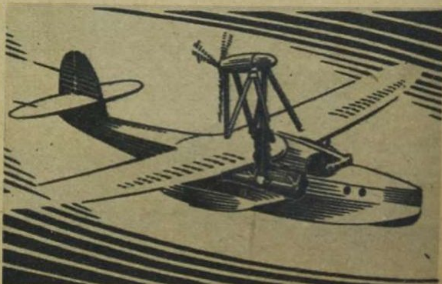
A többmotoros gépek ellen kezdetben azt hozták fel, hogy két motorral kétszerannyi baj lehet, mint egyetlen eggyel. Ez talán magában érvényes is, de ma már a repülőgépmotor megbízható erőforrás. Sokkal több baj van ma jegesedéssel, rossz idővel, mint motorhibával (eltekintve ellenséges ellenhatástól). A két motor egyszerre való üzemzavarának valószínűsége ugyanakkora, mint egymotoros gépnél az üzemzavar, tehát nem rosszabb! Ezzel szemben sokkal kedvezőbb, ha hárommotoros gépet építünk. Ezért már 1914—15-ben a RS I-re repülőcsónakban is három motor volt, mivel másképp nem lehetett összehozni a szükséges motorteljesítményt az akkor kapható egységekből. Hasonlóképp a RS II. gépbe is három motor került, de itt már a csónaktörzsbe építették a motorokat. Mivel a légcsavarokat magasra kellett helyezni, szükségkép itt is áttételes távhajtás került motor és légcsavar közé s ezzel volt is bőven baj. Ezért a második RS. II.



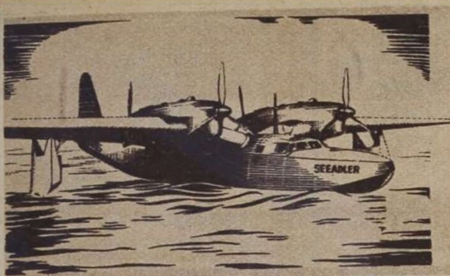
Dornier Do. 17.



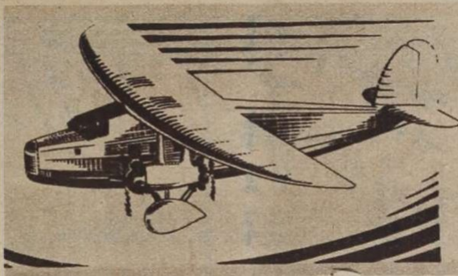
Dornier Do. 18. repülőcsónak



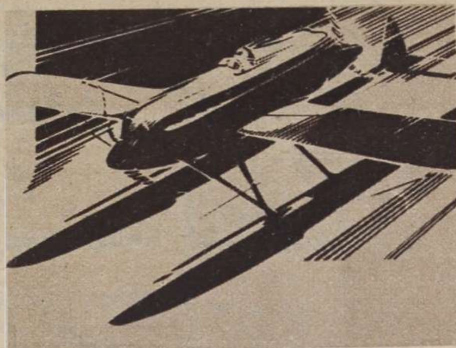
A Do. 14. érdekes terve



Do. 26. repülőcsónak



Do. K. postagép



A Dornier sebességi-gép terve

gépen már négy motort építettek be, kettős tandem-elrendezésben, motorgondolákban a törzs és szárny közé. Ez volt akkor a legtakarékosabb és legjobb négymotoros megoldás. De térjünk még vissza a hárommotorosokhoz. A kísérleti Do. Merkur három motorjának elhelyezése elég érdekes volt, de csak kísérleti szerepet tölthetett be. A fejlődés útja a Dornier 24. repülőcsónakban hozta meg a legelegánsabb hárommotoros megoldást a magasra emelt szárnyon. Ezt természetesen csak repülőcsónakokon lehetett jól elérni. Szárazföldi gépeken Junkers és Dornier két különböző utat választott: Junkers a törzsorrba helyezte a harmadik motort. Dornier a törzs és szárny fölé magasra emelve. Ezt látjuk a Do. Y. gépen, ahol még katonai szempontok (szabad kilövés a törzsorrból) is közrejátszottak a műszaki megoldás létrejötténél.

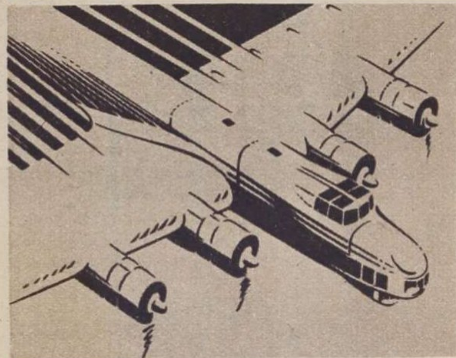
A négymotoros gépek között is egész sorozatra való különféle változatot látunk a Do-gépek sorában. A Do. 19. a »normáltípus«: négy szépen beépített, burkolt motor a szárnyban. Ez a megoldás elsősorban sztatikailag sem kedvezőtlen, mert a motorok súlya repülés közben a felhajtóerővel ellentétesen hat s így az üzemanyagtartályokkal együtt a főtartókat tehermentesíti. Leszálláskor a helyzet kissé kedvezőtlenebb, de ezen úgy segítettek, hogy a belsőmotorokra építették a futóművet s így a motorok tömegtehetetlenségéből eredő lökést közvetlenül — hajlító hatások lehető lecsökkentésével — adják át a földnek. De nem csupán sztatikailag hat a motorelrendezés, hanem stabilitás szempontjából is. Ezért osztott oldalkormányt alkalmazunk, hogy a légcsavarszelet kihasználjuk. A Dornier 26. gépen más megoldáshoz folyamodtunk: két tandem-motorpár egymás mellett a szárnyban, tökéletesen áramvonalazva, a hátsó motorok távhajtással és felszálláshoz a hátsó motorok fel is emelhetők, hogy a víztől távolabb legyenek. A gép két motorral is nagyszerűen repül.

A Do. 26. és a RS II. között érdekes középfokozat a Do. K., amely szárazföldi gép s szárny és futómű között két tandemgondolában hordotta négy motorját. Mai szemmel nézve ez a megoldás már nem tekinthető nagyon eszményinek.

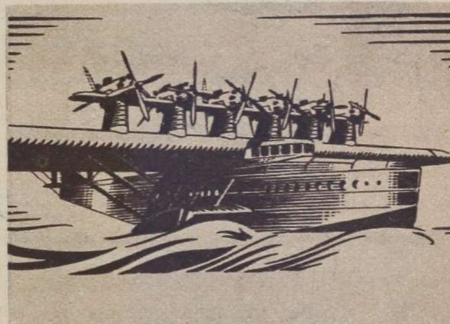
De a szerkesztő teremteniakarás és merészség koronája kétségkívül a Do X. *tizenkét* motorjával, amelyek párosával 6 gondolában a szárny felett, külön tartókban kaptak helyet. S miért volt szükség erre a furcsa megoldásra? Az alapfeladat az volt, hogy akkor (15 évvel ezelőtt) bebizonyítsák a világnak, hogy nagytávolságú útvonalakon nagy egységek mindig gazdaságosabbak, mint a kisebbek — feltéve, hogy a gépeket megfelelően ki is használják. A gép lóerőszükséglete azonban mintegy 7000 lóerőnek adódott s mivel akkor a világpiacon található legnagyobb motorok 600 lóerősek voltak, ezekből kellett 12 darabot beépíteni. S mit teszünk ma? Ma a motorokat egyesítették, hengerűrtartalmukat növelték, megszületett a kettős csillagmotor, a 24 hengeres nagyteljesítményű motor, szóval a fejlődés igazolta, ha közvetve is, a Do. X. gépnél követett gondolatmenetet. Ma a Do. X. teljesítményei sokkal jobbak lehetnének, mert a gépbe nem 12 darab 600 lóerős motort, hanem 6 darab 1200 lóerőset építhetnének be (esetleg négy db 1800 lóerőset!) közvetlenül a szárnyba vagy szárnyra, jól áramvonalazott gondolákkal. Közben a motorok gazdaságossága is javult s az állítható légcsavar is polgárjogot kapott. De nem csupán a gép méretei csodálatosak, hanem az az előrelátás, amellyel Dornier az óriás hajtómű kezelésének gondját a pilóta válláról levette és külön gépteremből irányította a motorokat. Ma ez természetes, de 15—16 évvel ezelőtt ez vakmerőségnek számított.

S végül még egy gépet lássunk, ezt olvasóink bizonyára nem ismerik. Talán 1926-ból származik s a Schneider-kupa versenyre tervezett sebességi vízirepülőgép rajzát mutatjuk be. A két motor ellentétes nyomatéka kiegyenlíti egymást s az oldalfelületet tehermentesíti. Az úszótalpak végén van a kormánymű s így a törzs csupán motor és pilótatartó. A gép bizonyára jó teljesítményt is adott volna, ha megépítésre kerül. De jellemző vonásait más gépekben hosszú évek multán láttuk viszont.

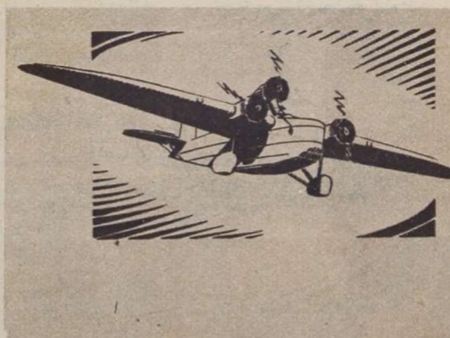
Alig van új a nap alatt!



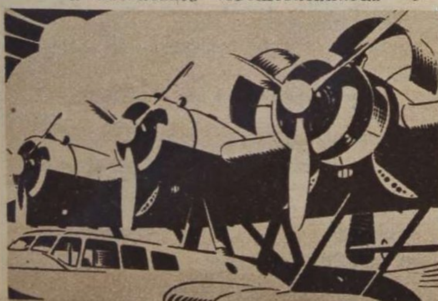
Do. 19. nehézbombázó



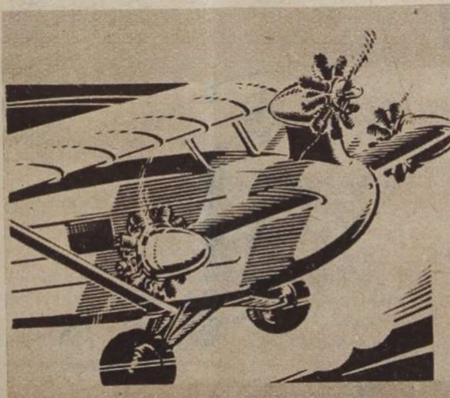
A Do. X. óriásgép



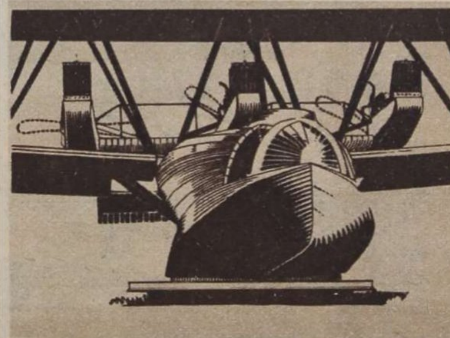
Dornier Do. Y. bombázó



A Do. 24. motorbeépítése



3 motoros MERKUR



Dornier R. S. I.

SZÁRNYSZERKEZET

BOMBARAKASZOK

TELJES SZÁRNYKÖZÉP
(a vezetékek beszerelve)

VÁLASZFALAK

FELSŐ BORITÓLAP

A szárny felett

TÖRZSFENÉK

BOMBATÁRFAL

FUTÓMŰ
(tricikli)

TÖRZSVÉGVÁZ

TELJES TÖRZSVÉG
(szerelékekkel stb.)

TÖRZSORR
(szerelékekkel)

MOTOROK ÉS LÉGCSAVAROK

Motorbeépítés 35. sz. ütem
Légcsavarbeépítés 48. sz. ütem

TÖRZSO[...]
RÉSZE[...]

Műszerek [...]
vezeték[...]

ÍGY KÉSZÜL A N[...]

1—3. sz. munkaütem

4—32. sz. munkaütem

33—35. sz. munka[...]

A repülőgépgyártás a háború folyamán valamennyi hadviselő államban hihetetlen méreteket öltött. A fejlődés üteme szakadatlan, a tökéletesedés folytonos. A gyártási módszerek egyre jobbak és gazdaságosabbak. A gyártásba bevonják az eddig nem kifejezetten repülőiparban dolgozott cégeket is és ezzel értékes munkaerőket állítanak a hadifontosságú termelés szolgálatába.

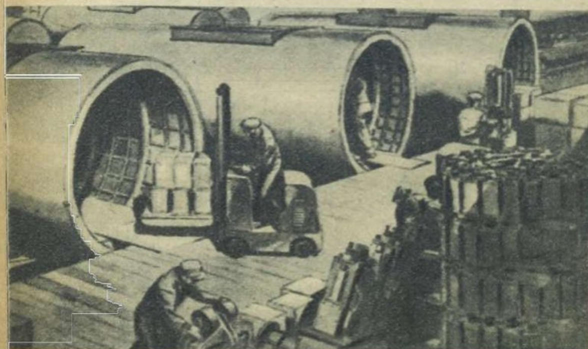
A legérdekesebb és kétségkívül a legnagyobb feladat a nehéz bombázógépek nagysorozatban való gyártása. Németország ezen a téren útat mutatott az egész világnak és ezen a nyomon elindulva fejlesztették ki előbb az angolok, majd az olaszok és az amerikaiak nehéz bombázógépeik gyártását.

Érdekes ábránkban bemutatjuk egy nehéz bombázógép keletkezésének útját, a gyártás egyes munkaütemeit. Ez a gyártás már nemcsupán kifejezetten repülőipari cégeket foglalkoztat, hanem az egyes kisebb alkatrészek előállításához bevonja az országban elszórt kis- és középipari üzemeket. Természetesen elsősorban a fémmegmunkáló üzemek kerülhetnek szóba, de az egyes más iparágakba vágó különleges feladatkörök teljesítésére a megfelelő más üzemeket is beszervezik. Nagyarányú koordinációs munka szükséges az egyes gyártási ütemek összberendezéséhez, hogy a kész és félkész szerelékek, géprészek olyan időrendben és ütemben érkezzenek a szerelést végző nagyüzembe, hogy a gyártás folytonos ütemét fenn lehessen tartani.

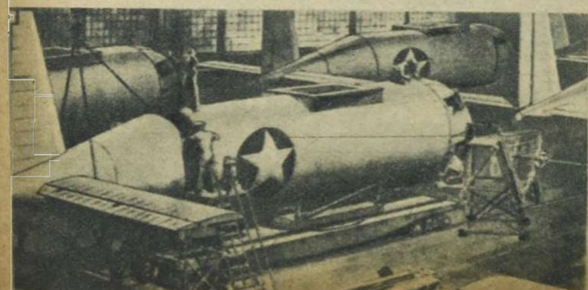
Az ábra teljesen megmagyaráz mindent, fény derül a korszerű nehéz bombázógép gyártásának minden részletére.

Az 1—3. számú munkaütemekben a kis- és középcégek vesznek részt. Itt készül a szárnyközéprész a motorágyakkal, a bombatárak és a szárny-törzscsatlakozás. Az összeszerelés alapja ez a rész.

A további huszonkilenc munkaütem-



Az egységesített siklógépterv



A terhelt törzsre rászerelik a hordozó részeket

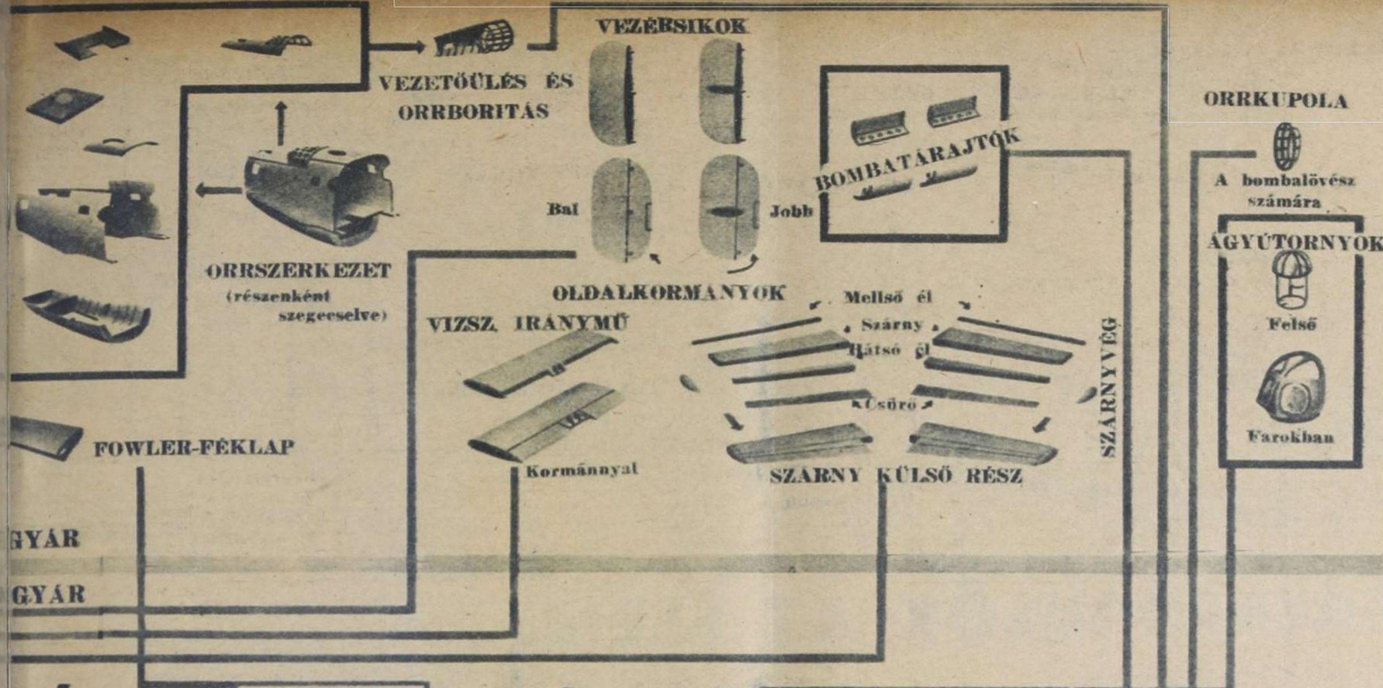
EZ AMERIKA

A Versailles-i békekötés által gúzsbakötött Németország a vitorlázórepülésből fejlesztette ki példátlan ütőképességű légihaderejét! Ez a vitorlázórepülés nemcsak emberanyagot — mégpedig kitűnően képzett emberanyagot adott a légihaderőnek — hanem, meglepetésszerűen, teljesen új csapat- és anyagszállítóeszközökkel ajándékozta meg a tengelyhatalmak hadvezetőségét. A vitorlázógépeken való csapat- és hadianyagszállítás lehetőségével már régen foglalkoztak a tengelyhatalmak. Már a háború első éveiben felismerték, hogy az állandóan előretörő mozgó háború esetén felbecsülhetetlen előnyöket rejt az új eszköz alkalmazása.

A hírek lassan kiszivárogtak, az angolszászok a náluk megszokott pár év késéssel észbekaptak és jellemző módon az ő propagandájuk vetette először a közvéleménybe a vitorlázógépeken való szállítás lehetőségét. Megindultak a nagy cikkezések, születtek a fantasztikusnál fantasztikusabb tervek.

Gyönyörű, igazi »amerikai«-típusok láttak napvilágot olyan adatokkal, úgy a gépekről, mint a velük elérhető előnyökről, hogy a jó angolszász polgár már látta, amint a háború sorsát eldöntik a nagy szállító vitorlázógépek.

Nem is kellett nagyon csalódniok,



ÉZBOMBÁZÓ

36—43. sz. munkaütem

44—54. sz. munkaütem

ben a középrészhez hozzákerül a törzsvég és a törzsorr is, valamint a futómű és ezzel a gép lekerül a darúról, maga is »talpra áll«. A törzsvég és törzsorr-részek gyártására újabban igen jó sikerrel alkalmaznak gépkocsikarosszériagyárakat.

A 33—35. munkaütem folyamán a gépre felkerülnek a motorok, szárnyvégek és irányfelületek is. Egyre jobban kialakul a gép végső formája.

A 36—43. munkaütemek során a szárnyba beépítik a még hiányzó részeket, a törzsbe beépítik a felszerelés legfontosabb egységeit, általában a gép már teljesen repülőgép alakját öltötte és már csak »néhány simítás« marad hátra.

Ezt végzik el a 44—54. munkaütemek alatt. A légcsavarokat is felszerelik, a fegyverzet minden egyes része bekerül a gépbe, a még borítással el nem látott tárakat, tartányokat befedik, a pilótaülést is készreszerelik és az 54. munkaütem befejeztével a gép készen áll a végső ellenőrzésre és a berepülésre.

Ezzel a gép berepülés után az átvevő repülőgépvezetők kezébe kerül s ha a pontos teljesítményellenőrzések eredményekép megüti a kívánt mértéket, a légierő »tagjává« válik.

Ez az »osztott« gyártás igen előnyös, ha a különböző telephelyű üzemekben gyártott alkatrészek szállításában nem állnak be közlekedéstechnikai nehézségek. Ha tehát ez a gyártási koordináció, ami a nagysorozatgyártás egyik legkényesebb kérdése, sikerül, a gépek valóban a megkívánt mennyiségben kerülnek ki a készreszerelő nagyüzemből. Egy-egy ilyen négymotoros nagybombázó mögött gyakran többszáz kisebb cég munkája áll és valamennyi zavartalan, sima együttműködése teremti meg a légihaderő számára a kellő mennyiségben és a megkívánt minőségben a jó fegyvert. *n.*

---

már t. i. abban, ami a döntést illeti. Akkor következett Kréta és az orosz front.

A krétai megszállásban ma már elismerten nagy szerepük volt a szállítóvitorlázóknak.

Azért nem kell csalódnia az angolszász polgárnak sem. Az amerikai mérnökök most már sokkal jobb terveket hoznak, mint az eddigiek, a gépeknek amerikai értelemben vett »szenzációs« tulajdonságaik vannak, az alkalmazásukkal kapcsolatban is az új gondolatok sorozata merült fel. Új indítási eljárások, magasabb teherbírás, eddig el nem ért gazdaságosság és minden egyéb jó, amit csak az újságpapir az ilyen háborús időben kibír. Igen, az újságpapir, mert mondanunk sem kell, hogy a tervek ismét csak a lepedőnagyságú angol és amerikai újságok hasábjain vannak meg.

Nagy előnye ennek, hogy, ha az olvasó megijed a hajótérveszteség számadataitól, vigasztalhatja magát a szép képekkel. Ezekből a »Wehrmacht« nyomán mi is közlünk mutatót.

A gép leoldoz a vontatóról

Még benzintöltésre is alkalmas lenne



Henschel Hs. 123. kötelék felvonul



Támadás előtt

CSATAREPÜLŐK AZ ÉLEN

Utóbbi időben egyre gyakrabban emlékezik meg a német véderő főparancsnokságának jelentése a csatarepülőkötelékek önfeláldozó harcairól. Főleg a szovjet óriási erőkkel indított téli offenziájának sikeres feltartóztatásában volt nagy részük ezeknek a kötelékeknek.

A zuhanóbombázók mellett ma egyre nagyobb szerep jut éppen a csatarepülőknek, akik alacsonytámadásban főleg repeszbombával és géppuskatűzzel ugrasztják szét az ellenséges csapatösszevonásokat. Főleg a gépesített kötelékek ellen most már ágyúval felszerelt gépeket is alkalmaznak. Régebben e célra főleg a rombolókat vetették be, most már a német légiherő külön gépet állított erre a feladatkörre.

A német csatarepülőkötelékek gépanyagának legjava ma is a régi, de kiváló szolgálatot tett Henschel Hs. 123. kétfedelüekből áll. Ez a rendkívül szilárd építésű gép eredetileg zuhanóbombázó feladatokat teljesített és még a lengyel hadjáratban igen nagy számban vett részt a stukakötelékekben a Junkers 87. gép mellett. Sebességben nem marad el sokkal a Ju. 87. mögött, ellenben jóval kisebb a hasznos terhe. Mozgékonysága igen jó.

A Henschel 123. napja a zuhanóbombázóknál akkor áldozott le, amikor egyre nagyobb ürméretü bombákra lett szükség az ellenséges célpontok leküzdésére. Ezzel nőtt fokozatosan a Junkers 87., majd az ezt is kiszorító Junkers 88. és Dornier 217. jelentősége is.

A gépet azonban továbbra is alkalmazták a német zuhanóbombázó iskolaszázadok, kiváló repülőtulajdonságainál fogva az átképzéshez nagyon jól megfelelt. Mivel, mint harcigépet még kár lett volna a kevéssé korszerűtlen, 360 km/óra sebességű, tiszta fémépítésű gépet kiselejtezni, másrészt a gép motorja egyébként is földközelben adta le legnagyobb teljesítményét, a leginkább kézenfekvő megoldásnak a csatarepülőként való alkalmazás kínálkozott. Erre vonatkozólag fontos kísérleteket végzett a német légiherő műszaki szolgálata és ennek befejeztével több csatarepülőköteléket (Schlachtflieger) rendszeresítettek.

A Hs. 123. géppel szerzett tapasztalatok értékesítésével és a korszerűség követelményeinek szemmeltartásával készült a legújabb Henschel Hs. 129. csatarepülőgép, amely eredetileg kislóerejű, 450 lóerős Argus-motorokkal repült, legújabban azonban átalakították két Gnome Rhone kisátmérőjű 14 M. vagy 14. S. mintájú csillagmotorra, így a két motor együttes teljesítménye 1500 lóerő. Ezzel a gép sebessége is 360 km/óra értékéről 400 km/óra fölé emelkedett. Fegyverzetének legfontosabb egysége a 37 mm-es gépágyú a törzsorrban, ez elsősorban páncélosok ellen harcolhat kíváló hatással.

Érdekes, hogy Olaszország a Fiat. CR. 42. gépet használja ma csatarepülő feladatokra az afrikai arcvonalon, a Macchi C. 200. géppel együtt. A Fiat CR. 25. is részben erre készült.

Két érdekes alacsonytámadó gépe van az olasz légiherőnek. Mindkettő kislóerejű gép. A Nardi FN. 315. és a SAI. 207. gépek 300 lóerő körüli motorral és mintegy 350 km/óra sebességgel, 2—4 géppuskával és mérsékelt mennyiségű repeszbombával jól beváltak. Érthető ez, hiszen a gépnek kevés üzemanyagra van szüksége (csak az arcvonal közvetlen közelében vetik be) s így teljes hasznos terhét fegyverzetben viszi.

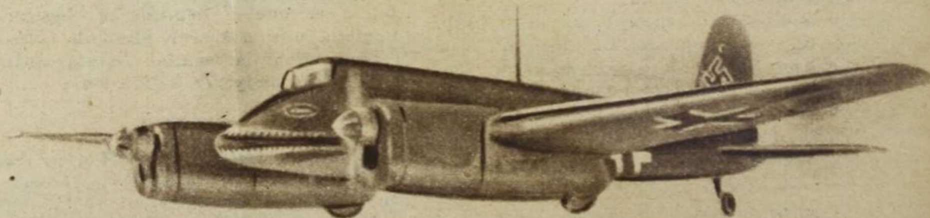
Az oroszok a Sturmovik IL—2 gépet alkalmazzák, ezt alkalomadtán rakétabombájával egyetemben részletesen ismertetjük. Az együléses gép főfegyverzete a rakétabomba, ezenkívül állítólag két 32 mm-es gépágyúja is van.

Az angolszászoknál még nem alakult ki megfelelő géptípus. A helyzetre legjobban jellemző az az adat, hogy az utóbbi félévben az A-típusjelzésű gépek sorában legalább 12 különféle kísérleti típus szerepel, ezek a Douglas A—20. kivételével még harctéri próbára várnak.

A csatarepülés tehát a zuhanóbombázó előtérbejutásával nem veszett ki, hanem ma is tevékeny részt vesz a harcban és a földi erőknek igen jelentékeny támogató eszköze.

Felszállásra kész Hs. 123. gépek





Az új Henschel Hs. 129.

DR. BENCSIK BÉLA †

Amidőn dr. B e n c s i k Béla neve után keresztet teszünk, a légierők és a tudományos élet fájó veszteségéről kell beszámolnunk. Fokozza veszteségünk súlyát, hogy a csetnikgolyó, amely életét kioltotta, hazájától távol, idegen földön tett pontot sok reményt ígérő, munkás, fiatal élete után.

A mai háború tragédiájához tartozik, hogy nemcsak az arcvonalban van bő aratása a halálnak, hanem az arcvonal mögött, békés falvak nyugalmát is rettegésben tartják az embervérre szomjas, partizánhordák; olykor iskolák és templomok falát is véresre festik a kiszámíthatatlan repülőbombák. Előfordul, hogy akit az első vonal veszélyes helyzeteiben a sors az ellenség fegyverétől megkímélt, odahaza, talán többezer kilométerre a tűzvonaltól, éri utól a háború keze.

Dr. B e n c s i k Bélával is ez történt. Amíg szovjet földön küzdött, nem érte utól az ellenség golyója, megkímélte a a repülőbomba. Pedig a partizánokkal ott is összeütközésbe került. Viszont most, amikor szabadságát töltve, rokoni látogatóba ment egy Marburg melletti kis helységbe: Blasnitzenbe, egy partizánbanda minden ok és cél nélkül — apósával együtt — meggyilkolta.

*

Dr. B e n c s i k Béla szakszolgálatos százados, egyetemi magántanár, a magyar repülésügyet azon a területen szolgálta, amely kevésbbé áll az érdeklődés középpontjában, mint a repülőgépvezetés és az avval közvetlenül kapcsolatos funkciók. A repülésnek azon a területén működött, ahová e szép hivatás glóriájából csak ritkán esik le egy-két fénysugár, noha ezzel a tudományos munkával: az időjelző szolgálattal a repülés biztonsága szorosan összefügg.

A repülésügy fejlődése, a légierők eredményes működése, a légiforgalom zavartalan fenntartása a tökéletesen megszervezett földi szolgálat nélkül elképzelhetetlen. Ennek a földi szolgálatnak pedig egyik legfontosabb része a meteorológiai adatgyüjtés és adatszolgáltatás, amely azt a célt szolgálja, hogy a nagyobb távolságra induló repülőgép személyzete már előre tudhassa, hol, mikor, mivel kell számolnia, milyen útvonalat és magasságot kell választania, hogyan kell navigálnia.

*

Dr. B e n c s i k Béla 37 éves volt és 1928 óta, tehát tizenöt éve, állott a légierők időjelző szolgálatának kötelékében. Annak megszervezése körül dr. H i l l e Alfréd ezredes, egyetemi magántanár mellett úttörő munkát végzett. Alapos, elmélyedő, tudományos munkásságával és szerénységével általános rokonszenvnek örvendett. Kitűnő matematikus volt és szűkebb szakmáján, a meteorológián kívül filozófiával is foglalkozott. Egyetemi magántanári habilitációját a szegedi Horthy Miklós Tudományegyetemen szintén filozófiából szerezte. Kultúrtörténeti munkái nemcsak magyar, hanem német nyelven is megjelentek. »Rend vagy kaosz« című könyvét (németül »Aufstieg und Verfall der Kulturen«) a külföldi olvasóközönség is elismeréssel fogadta.

A szovjetháború kitörésekor önként jelentkezett harctéri szolgálatra, ahol abba a vadászrepülőosztályba nyert beosztást, ahol a Kormányzóhelyettes Úr Őfőméltósága teljesített szolgálatot. Később azért rendelték haza a harctérről, mert más fontos feladatkör várt rá. Kultúrtörténeti munkásságát annyira értékelte a külügyminisztérium, hogy szükségesnek találták beosztani őt berlini követségünkhöz, ahol a sajtóattasé mellett a magyar érdekek szolgálatában értékes munkálkodást fejtett ki.

Tragikus halála a magyar tudományos életnek és a légierőknek egyaránt érzékeny veszteséget jelent.

KIS HIREK

—

Légiforgalom.

A Magyar Érdemrend Lovagkeresztjét adományozta a Kormányzó Úr Őfőméltósága *dr. vitéz Takáts Nándor* légiforgalmi felügyelőnek, a magyar légiforgalom egyik régi, érdemes repülőgépvezetőjének és repülőmilliomosának.

*

A spanyol légiforgalom benzinhiány miatt ideiglenesen szünetelt. A forgalom beszüntetése a madrid—lisszaboni légijáratokra is kiterjedt.

*

Japán nagyarányú terveket sző a légiforgalom kiépítésére. Különösen Tokió és Batávia között akar tökéletes légi összeköttetést teremteni. 20—30 tonnás vízirepülőgépek alkalmazását tervezik.

*

Repülőgépkiállítás Svédországban. Malmbergetben, az észak-svédországi vasérctelepek középpontjában repülőkiállítás nyílt meg, amely valószínűleg propagandacélokat szolgált Észak-Svédországnak a légiforgalomba való bekapcsolása érdekében.

A kiállítást a légierők, az Aero Club, az Aerotransport A. B., valamint a Svenska Aeroplan A. B. közösen rendezte. A kiállításon az egész világról összegyüjtött repülőgépmodelek, képanyag, szerkezeti rajzok, statisztikák stb. szerepeltek.

*

Szállítórepülőgép — fából. Az amerikai Curtiss-Wright gyárban új, fából szerkesztett szállító repülőgépet építenek két, 1200 lóerős motorral. A svájci sajtó szerint a gép már el is készült. Neve »Caravan«. Kétségtelen, — írja a »Sportflieger« — hogy C—76-os típusról van szó, amelynek adatai azonban ismeretlenek. Szárnyszélessége 33 m, hossza 20 m.

*

Svédország állandóan felszínen tartja a nemzetközi légiforgalomnak a háború utáni időre eső fejlesztési terveit. A svéd mozgalomnak az Egyesült Államokban is visszhangja támadt, ahol egy háttagú bizottság foglalkozik a légiforgalom háború utáni fejlesztésének tervével. Amerikában az erre irányuló tervet összekötik a »levegő szabadságának« kérdésével és az egész kérdés-komplexumot a béketárgyaláson akarják feltálalni és megoldani. Más szóval ez annyit jelent, hogy az Egyesült Államok expanzív hatalmi politikáját ezen a területen is érvényesíteni akarja, mert a »levegő szabadságának«, azaz egyes államok légi felségjogának kétségbevonása nem más, mint egyes államok önrendelkezési jogába való beavatkozás.

Már más alkalommal is napvilágot láttak az angolszász sajtóban olyan hírek, amelyek a háború után csak néhány nagyhatalomnak biztosítanak megfelelő szerepet a nemzetközi légiforgalomban, míg a kisebb államok számára csak a vicinális vonalak fenntartásának lehetőségét helyezik kilátásba.

Munkamegosztás! A »Magyar Szárnyak« április 15-i számában beszámoltunk azokról az amerikai sajtóhangokról, amelyek tudni vélték, hogy amíg az amerikai bombázók a *nappali* támadásokra, addig az angolok inkább az *éjjelire* alkalmasak.

Ezt most a német hivatalos jelentés is megerősítette, amennyiben az egyik, április 20-án kiadott jelentés azt írja, hogy Bréma bombázását nappal amerikai, éjjel pedig angol repülőgépek hajtották végre.

Arról is megemlékezik a német jelentés, hogy amíg az angoloknál felismerhető az a törekvés, hogy mind a saját, mind a tengely veszteségeinek megállapításánál a valóságot megközelítsék, addig az amerikaiak valószínűleg a már előre kidolgozott veszteségi statisztikát közlik a nyilvánossággal és a valóságtól nem engedik magukat feszélyezni. Abba a hibába is beleesnek az amerikaiak, hogy a zuhanó repüléssel támadó német gépeket lelövés következtében előállott zuhanásnak minősítik és a gépek körül keletkező ködfoszlányokból azok kigyulladására következtetnek.

*

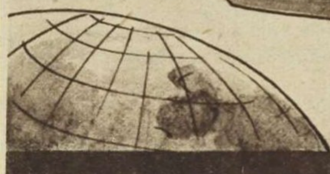
Clausen német főhadnagy eddig 120 ellenséges repülőgépet lőtt le.

*

Trautloff német alezredes vadászezrede a keleti arcvonalon 3500 ellenséges repülőgépet lőtt le. *Stotz* hadnagy ezeknél a harcoknál 154, *Haha* őrnagy pedig 103 légi győzelmet aratott.

*

Walker amerikai repülőtábornok a rabauli japán támaszpont ellen intézett légitámadásnál eltűnt. Ő már a harmadik tagja az Egyesült Államok repülőtábornoki karának, aki erre a sorsra jutott.

REPÜLŐHIREK A VILÁG MINDEN TÁJÁRÓL

Szervezés, légügyi politika.

Költségvetési beszéd az olasz kamarában. Az olasz kamara költségvetési bizottsága előtt *Ferrati* ismertette a légügyi minisztérium költségvetési előirányzatát az 1943. évre. Beszédében vázolta az olasz légierők jelenlegi helyzetét és kiemelte a fiatal olasz pilótasarjadék lelkes munkáját a repülőiskolákban, valamint az idősebb korosztályok hősiességét és harcikészségét a harctereken, amely *ellenséges oldalon is elismerésre talált.* Az olasz repülők a különböző harctereken derekasan megállották helyüket, számos magas kitüntetést érdemeltek ki — köztük egy év alatt 34 arany vitézségi érmet.

Az olasz vadászrepülőgépeket eredeti rendeltetésükön kívül felderítésre, valamint földi célok rombolására és alacsonytámadásra is használják. Az új olasz vadászgépek sebességében és fordulékonyságában a régiekkel szemben jelentékeny fejlődést lehet megállapítani.

A *bombázók* sebességében szintén haladást találunk. Fegyverzetük megsokasodott és megerősödött. Legnagyobb repülési távolságuk megnőtt és építési módjuknál figyelemmel voltak arra, hogy a bombázóknak egyre magasabb légrétegeket kell felkeresniök.

A *torpedóvető* repülőgépeknek gyorsaknak, mozgékonyaknak és a légiharcra is alkalmasaknak kell lenniök, mert ki lehetnek téve az ellenséges vadászokkal való harcbakeveredésnek.

A *szállítórepülés* a földi csapatok, valamint a légierők támogatása érdekében szintén sokat fejlődött. Tökéletesítették a *földi kiszolgálást* és egyéb segédberendezéseket.

A repülésben rejlő *eleven erő* — úgymond — egyik fontos tényezője a mai hadviselésnek. Ezt az eleven erőt nemcsak a rendelkezésre álló repülőgépek, gyárak és műhelyek képviselik, hanem a *kísérleti intézetek, laboratóriumok* is, az ott dolgozó mérnökökkel és feltalálókkal.

*

A japán haditengerészet légügyi hivatalát átszervezték, hogy a repülőgépgyártást minden rendelkezésre álló eszközzel elősegítsék.

*

Gastin repülőtábornok lett a francia honvédelmi államtitkárság légügyi főcsoportfőnöke. (Secrétaire Général à la Défense Aérienne.)

*

A washingtoni kormány meghívta *a* portugál kormány katonai, haditengerészeti és légügyi szakértőit egy hónapos tanulmányútra az Egyesült Államokba.

*

Nem szolgálnak nők a japán légierők kötelékében. Az Egyesült Államokban olyan hírek láttak napvilágot, hogy a japánok már a nőket is besorozzák pilótának. Amint japán illetékes helyről közlik, a hír merő kitalálás, amelynek semmi alapja sincs. Nemcsak nőkre nincs még szükség, hanem férfipilótákban is oly hatalmas tartalék áll még rendelkezésre, amely minden elképzelhető követelményt kielégít.

Az amerikaiak valószínűleg a légierők *ifjúsági tagozatát* tévesztették össze az állítólagos női hadsereggel. Ilyen ifjúsági tagozattal nemcsak a légierők, hanem a páncélos alakulatok is rendelkeznek, de ezek nem a nők soraiból egészítik ki alakulataikat, hanem *14—18 éves önkéntes fiatalemberekből,* akik már Pearl Harbour-ban, a Fülöp-szigetek meghódításakor és másutt is eredményesen szerepeltek. A Csendes-óceán fölött szintén több ízben bevetették őket. Azonban nemcsak a harctéren, hanem a mögöttes országrészben is eredményesen dolgoznak úgy a légierők földi szolgálatánál, valamint az iparban.

*

Új propagandaközpont létesült a légierők részére Milánóban, amelynek vezetőségében a légierőkön kívül a politikai élet, valamint az ipar reprezentánsai is helyet foglalnak. A propagandaközpont állítólag új utakat keres a repülés népszerűsítése érdekében és az eddiginél fokozottabb mértékben kapcsolja bele tevékenységébe a művészetet, az irodalmat és a rádiót. Az új központ vezetője *Maner Lualdi* repülő ujságíró, aki számos nevezetes távolsági repülésen, valamint Anglia és Gibraltár elleni bevetésben vett részt.

*

4000 repülőgépvezetőt képeztek ki eddig az Egyesült Államokban az RAF számára. Az angol pilóták további kiképzését Amerikában állítólag beszüntették, mert a kiképző keretekre és berendezésekre nekik is szükségük van. Ez a hír még megerősítésre szorul.

*

Török katonai küldöttség járt tanulmányúton Algirban és Egyiptomban.

*

Törökország határai közelében két új, repülőtérnek alkalmas területet szemrevételeztek.

*

Perzsa katonai küldöttség járt Egyiptomban az ottani katonai berendezések tanulmányozására.

*

Van Oyen holland repülőtábornok, aki a keletindiai szigeteken a japánok ellen a légi hadműveleteket vezette, jelenleg az Egyesült Államokban teljesít szolgálatot, mint az ottani holland repülőkiképző táborok felügyelője. Legutóbb Londonba utazott, hogy ott a holland emigráns-kormánnyal felvegye az érintkezést.

*

Műszaki és vegyes hírek.

Az északsvédországi Oernsköldsvikben új repülőgépgyár létesült. Neve: A. B. Hägglund & Söner. Az új gyáralapítás a légierők fejlesztési tervével függ össze.

*

Franciaország udvari pilótája, Michel *Détroyat,* az ismert kísérleti pilóta és műrepülő lett. Ő fog repülni azzal a négymotoros Bloch 161—01 mintájú repülőgéppel, amely *Pétain* tábornagy és *Laval* miniszterelnök személyes használatára szolgál.

*

Francia sztratoszféra-repülőgép. Rocca mérnök Cannesban kísérleti repülőgépet szerkeszt nyomásbiztos kabinnal, 15.000 m magasságban való repülésre. A gépnek két, 12 hengeres Hispano Suiza motorja lesz. Személyzete: 5 fő.

*

Stukák — iskolagépekből? A »Sportflieger« szerint *Cameron,* Ausztrália repülőiparügyi minisztere olyan nyilatkozatot tett, hogy az Ausztráliában gyártott Wirraway-mintájú iskolagépeket olyan átalakításnak vetették alá, hogy az újguineai harcokban zuhanóbombázónak használhatták azokat.

*

Postagalambok — a brit légierőknél. Az RAF — különösen nagy távolságra történő repülésnél — gyakran alkalmaz postagalambokat. Ezek kényszerleszállás esetén jelentéseket visznek kiindulási állomásukra.

*

Dimkov bolgár repülőgépszerelő politikai gyilkosságnak esett áldozatul. Egy kommunista szervezet előbb szabotázsra akarta rábírni s amikor nem állott kötélnek, meggyilkolták.

*

A Martin »Mars«-mintájú, nagy teherbírású vízirepülőgépek építése egy évvel ezelőtt nagy port vert fel az amerikai sajtóban, mert az az ötlet merült fel, hogy ezekből egy nagy légi szállítóflottát fognak felállítani, amely egy csapásra megoldja a búvárhajó-veszélyt.

Az ötlet azonban csak színes ábránd maradt. És most már az amerikai sajtó is bevallja, hogy *mindössze egy példány készült el* a 4×2000 = 8000 lóerős repülőóriásból, az is csak tanulmányi célra és szó sincs arról, hogy sorozatban is gyártanák, mert túl nagy gyártási kapacitást foglalna le a gyárban s így az amerikai ipar, amelynek méreteiről egyébként gyakran lehet szuperlativuszokba göngyölt jelzőket olvasni, lemond ezeknek a nagy teherbírású repülőgépeknek az előállításáról.

*

Az Egyesült Államok hadikiadásai naponta 253,400.000 dollárra — tehát kereken egymilliárd pengőre — rúgnak.

*

A Goodyear Aircraft gumikoncern az amerikai Akronban kétmotoros léghajókat épít a partvédelem céljára. Főleg a búvárhajók elleni küzdelemben akarják felhasználni a kis ürméretű léghajókat. Ugyanez a vállalat most Arizonában is berendezett egy másik léghajógyárat.

*

A Vickers »Wellington« távolsági bombázógépet az angolok Afrikában torpedóvető repülőgépnek használják.

*

2000 lóerőnél lényegesen nagyobb a teljesítménye a 18 hengeres, léghűtéses Bristol »Centaurus«-motornak, amely a 14 hengeres »Hercules« továbbfejlesztése. A »Centaurus« — éppúgy, mint elődje — szintén tolattyús vezérlésű.

*

A Napier »Sabre«, Anglia másik nagyteljesítményű motorja 2400 lóerőt képvisel. Hengereinek száma: 24, »H« elrendezésben. Szintén tolattyús vezérlésű. Ez az új együléses vadász, a Hawker »Typhoon« motorja.

*

Új nyersanyag gumi előállításához. Az angolszászok kutatólaboratóriumában nagy erőfeszítéseket tesznek új nyersanyagok felkutatására, amelyekből kaucsuk nyerhető. Az első ilyenirányú eredményt *Waterson* délafrikai kereskedelemügyi miniszter terjesztette a brit anyaghivatal elé, aki azt ajánlotta, hogy rendezkedjenek be a landolphia-növény termelésére, amelynek kérgéből jóminőségű természetes kaucsukot lehet előállítani.

*

Léghajókikötő épül Texasban 10 millió dollár költséggel.

*

Japánban új hadihajókat bocsátottak vízre, köztük néhány repülőgéphordozót is, amelyeknél a legújabb haditapasztalatokat már figyelembe vették..

*

Repülősport.

Japán vitorlázórepülő-rekord. Tadao *Kawawe* 13 óra, 38 perc, 5 másodperces repülésével új japán vitorlázórepülő csúcsteljesítményt állított fel. Eddig 11½ óra volt a japán nemzeti rekord.

Papp Sándor †

A Magyar Pamutipar Rt. titkára, aki sajtókörökben is igen jól ismert volt s a magyar repülésügyi propaganda munkáját minden vonalon önzetlenül segítette, a doni arcvonal januári kemény harcaiban szerzett súlyos sebesülésébe március 21-én belehalt. Papp Sándor tartalékos zászlós hősi halála nem csupán vállalatának, de az egész magyar sajtónak fájdalmas vesztesége.

Katonai hírek.

Kitüntetések. A Kormányzó Úr Őfőméltósága a Magyar Érdemkereszt Lovagkeresztjét adományozta a hadiszalagon a kardokkal *Keksz Edgár* ezredesnek, osztályának az ellenség előtt tanusított eredményes vezetéséért. Dicsérő elismerésben részesült a hadiszalag és a kardok egyidejű adományozása mellett *vitéz Homolya Ernő* százados. A Magyar Ezüst Érdemkeresztet kapta hadiszalagon: *vitéz Szabó Károly* törzsőrmester. A Magyar Bronz Érdemkeresztet kapta a hadiszalagon: *Csutka István* és *Bősze Rezső* törzsőrmester, *Maróti József, Tatay Tibor, Dinnyés Lajos* és *Kendöl László* őrmester.

A II. o. Német Vaskeresztet kapta: *Ősze Ferenc* hadnagy.

*

Franciaországban a légitámadások károsultjainak száma április 15-ig 200.000 volt. Ez a szám nemcsak a sérülteket, hanem azokat is magában foglalja, akik vagyoni kárt szenvedtek. A halottak száma: 6349, a sebesülteké pedig: 12.440.

*

Az olasz légierők vesztesége márciusban 60 halott, 61 sebesült és 99 eltűnt volt. Az utolsó 15 hónap (1942 I. 1.—1943 III. 31.) vesztesége 808 halott, 1010 sebesült és 1453 eltűnt.

új könyvek

MÉGIS REPÜLTÜNK!

Két év előtt, mikor lapunk egyik legelső munkatársának, v. Heftynek »Repülők előre«-című háborús emlékiratai megjelentek, a világháborús memoárirodalom első fecskéjét az egyetemes sajtó szokatlan meleg fogadtatásban részesítette. »Ennek a munkának közvetlensége, elmondandóinak színes és élvezetes ábrázolása az — írták az akkori kritikák — ami megragadja az olvasót s arra készteti, hogy le ne tegye, míg a végére nem ért... Mindvégig lebilincselő elbeszélő stílus és érezhetően valóban átélt, személyes élmények képesek csak az olvasó fantáziáját úgy magukkal ragadni, hogy együtt érez az íróval, aki az események megírásakor újból átélte a válságos pillanatokat s érzéseit maradéktalanul átplántálta az olvasóba.«

Most, a Magyar Repülő Sajtó Vállalat és a Stádium közös kiadásában megjelenő »Repülő ember« sorozatunk 8-ik példányaként a húsvéti piacra került vitéz Hefty újabb könyve, amely a »Repülők előre« folytatásaként a neves pilóta szerzőnek az 1918-ik évi gyászos forradalomtól a harmincas évekig terjedő időszakban átélt élményeit tárja az olvasó elé.

Ez az időszak a magyar repülés leggyászosabb esztendőit foglalja magában. Elvesztett háború nyomát követő zürzavaros idők, teljes fejetlenség, felfordulás, értékek pusztulása, aztán román megszállás, amely elvitte azt a keveset is, amit a kommunista gazdálkodás meghagyott s végül a trianoni parancs, amely utolsó maradékát is megsemmisítette minden reményeinknek... Úgy látszott, abból a megsemmisülésből nincs többé feltámadás.

De a magyar sas szárnyait megcsonkító csapások nem sujthatták le határtalan élniakarását. Összefognak a csodavárók s kezdetleges eszközökkel s szerény méretekkel, de fokozatosan építgették a magyar repülés új hajlékait... S mire Trianon bilincsei lehúllanak, új életre kél a szellem s kitárulnak a sas megizmosodott szárnyai, hogy oda emelje az ifjúságot, ahová vágyai késztetik.

Hefty közben végigéli a repülés újjáépülésének összes fázisait. A 18 lóerős Rómától a háromotoros Caudron 700 lóerejéig, az Eoltól a Nemeréig hosszú az út, majdnem olyan hosszú, mint Amsterdamtól Alexandriáig, de Hefty mindenütt ott van s repül éjjel és nappal, sportnak és forgalomnak, motorral és motor nélkül, mindig, mint az elsők egyike és kezdeményező, hogy egyengesse az utat az utánajövő generációknak, amelyből olyan sokat és olyan sikerrel nevelt a magyar aviatikának.

Hangja most is élvezetes és magávalragadó. Jóleső érzéssel forgatjuk a könyvet, amelyről ezúttal is azt kell megállapítanunk, hogy »nem lehet addig letenni, míg az ember a végére nem ér«... Ez pedig a könyvnek a legnagyobb dicsérete is.

Az eredeti fényképekkel illusztrált könyv 300 oldalt meghaladó terjedelemben, Méhely jólsikerült borítólapjával már minden könyvkereskedésben kapható s terjedelméhez viszonyított olcsó árával bizonyára hozzá fog járulni, hogy az ifjuság, amely már nehezen várta egykori főoktatójának újabb művét, ebben a munkában népszerű sportjának, a vitorlázó repülésnek hőskorát is megismerje. *(-sy.)*

A SZÍNES FÉNYKÉPEZÉS GYAKORLATA

A Fotoélet kiadásában jelent meg Gyulai Ferenc kitűnő munkája a színes fényképezésről. A magyar szakirodalom már régóta nélkülözött magyar szerző tollából megfelelő könyvet erről az annyira érdekes és ezernyi lehetőséget nyujtó fotoművészeti ágról.

Nem dicséret, hanem kritika a feladatunk s meg kell állapítanunk, hogy szerző és kiadó egyaránt egész munkát végzett s így sikerült megfelelő könyvet adni a magyar közönség kezébe. A színes műmellékleteket, amelyeknek segítségével a színes fényképezés valamennyi fizikai problémája is teljesen világosan érthető — költséget nem kímélve — külföldön nyomatták. Ízléses köntösében, kiváló tartalmával ez a könyv minden fényképezőnek hasznos segédeszköze s reméljük, hogy a fáradságos munkát anyagi siker is koronázza.

Macchi C. 202. vadász

Cant. Z. 1007. bis „munkában"

Hivatalos adatok az olasz harcigépekről

Az olasz légihaderő újabb gépanyagáról eddig kevés hivatalos adatot tettek közzé. A korszerü egységek legfontosabb jellemzőit és teljesitményeit csak becslés alapján határozhattuk meg s erre voltak utalva az egész világ szakértői is, még a svájci Interavia sem közölhetett pontosabb adatokat.

Most hivatalos olasz közlés alapján a *Magyar Szárnyak* végre ismertetheti négy igen gyakran használt és jól bevált olasz harcirepülőgép teljesítményadatait.

Valamennyi között Macchi MC. 202. szerepel legtöbbet a hadijelentésekben. Tervezője Castoldi mérnök, gyártója a varesei Macchi-gyár. Nagyteljesítményü együléses vadász, melyet 1940. év végén kisérleteztek gyártásra késszé és ma nagysorozatú gyártás tárgya. A C. 200. gépből származik s megőrízte annak fordulékonyságát és kíváló stabilitását. A C. 200. gép 840 lóerős Fiat A. 74. motorját egy 1170 lóerős RA. 1000 mintájú motorral (ez a német DB. 601. A. olasz licencia-változata) helyettesítették. A gép üres súlya 2400 kg, repülősúlya 2900 kg. Legkisebb sebessége 140 km/óra, legnagyobb sebessége 600 km/óra. Repülőtávolsága 650 km, csúcsmagassága 10.000 méter felett van. Fegyverzetére vonatkozólag semmit sem közölnek, ellenben megjegyzi a hivatalos közlemény, hogy újabb tökéletesítéseket hajtottak végre a gépen s így ennek sebessége és fegyverzete jobb lett.

A RE. 2001. gép hasonlóképpen egy bevált típus továbbfejlesztése. A Caproni-konszernhez tartozó Off. Reggiane SA. Re. 2000. (Héjja) mintájú gépének tökéletesítése. A Re. 2000. gép ezerlóerős Piaggó P. XI. csillagmotorját itt is 1170 lóerős RA. 1000. motorral helyettesítették. Mível a gép repülőtávolsága aránylag nagy: 1000 km felett van, csúcsmagassága meghaladja 10.000 métert és legnagyobb sebessége 580 km/óra, átalakították vadász-bombázóvá s futómüve között 250 vagy 500 kg-os bombát vihet. A Re. 2001. vadászbombázó nagy sikerrel szerepelt a tuniszi és az angol hajózás elleni támadásokban.

A két Cant. gép a trieszti hajóépítő, a Cantieri Riuniti dell'Adriatico repülőgépgyárában készül az ismert repülőgép-szerkesztő Filippo Zappata tervei alapján. (Zappata hosszabb ideig a francia Blériot-gyár főmérnöke volt s 1937-ben tért vissza hazájába.)

A Cant. Z. 1007. kis gép nehéz bombázó és távfelderítő. Ma már főleg az utóbbi feladatokra alkalmazzák, a tengelyhatalmak földközitengeri hadászati felderítését csaknem kizárólag ezek a gépek végzik. Három 1000 lóerős Piaggio P. XI. csillagmotora van. Üres súlya 9170 kg, repülősúlya 13.300. Leszállósebessége 140 km/óra, legnagyobb sebessége 460 km/óra. Legnagyobb repülőtávolsága 2000 km felett van, csúcsmagassága 7000 méter.

A Cant. Z. 506. gép ma már a tengeri háború öreg veteránja, az olasz légierők tengeri mindenese. A háború első napjaitól kezdve ezek a gépek (amelyek sok tekintetben a Z. 1007. bis. vízirepülőgép-változatának tekinthetők, utóbbi géppel sok közös alkatrészük lévén) igen fontos szolgálatokat teljesítettek. Az olasz partvédelem és tengeri felderítés, nemkülönben a tengeri mentőszolgálat nagy számban alkalmazza ezeket a kíváló repülőtulajdonságú gépeket. Három 750 lóerős Alfa Romeo 126. csillagmotor hajtja a Cant. Z. 506. gépet. Üres súlya 8400 kg, repülősúlya 12.400 kg. Legnagyobb sebessége 364 km/óra, leszállósebessége 120 km/óra. Szolgálati repülőtávolsága 2000 km, csúcsmagassága 7000 m. (Egyébként egy ilyen mintájú gép több világrekordot is állított fel a vízirepülőgépek osztályában.)

Ezek az olasz gépek sikerrel kiállták a háború tüzpróbáját s nagy részük van abban, hogy az olasz repülők — gyakran erős ellenséges túlerővel szemben is — mindig megállták a helyüket.

ő.



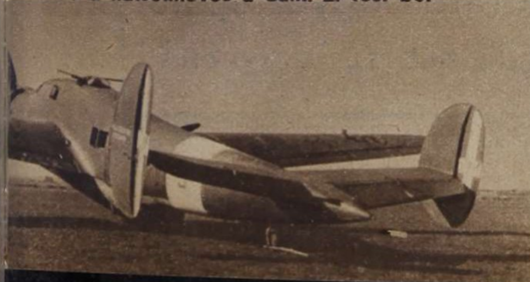
A szépvonalú MC. 202.



A Re. 2001. vadászbombázó



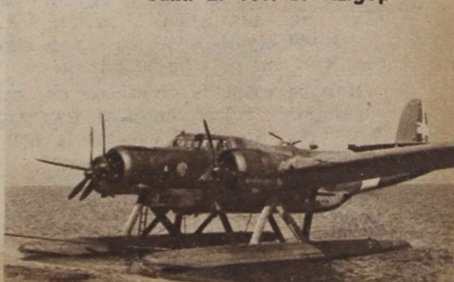
Re. 2001. oldalnézetben



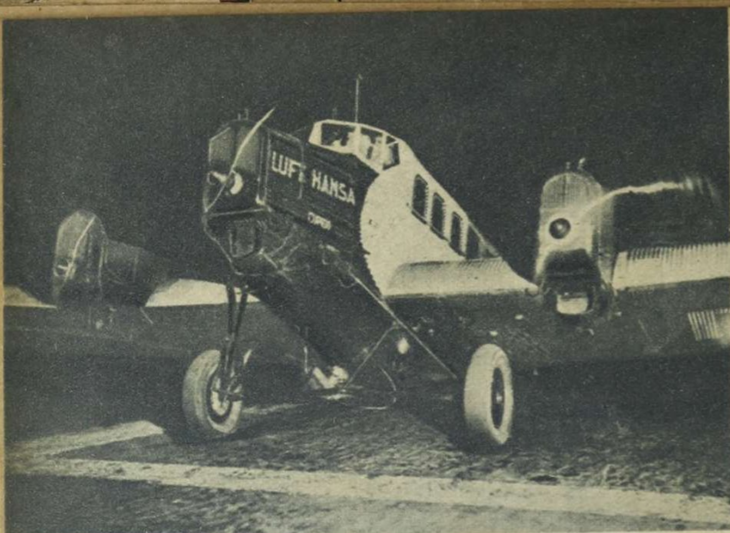
Jó a hátsókilövés a Cant. Z. 1007-ből



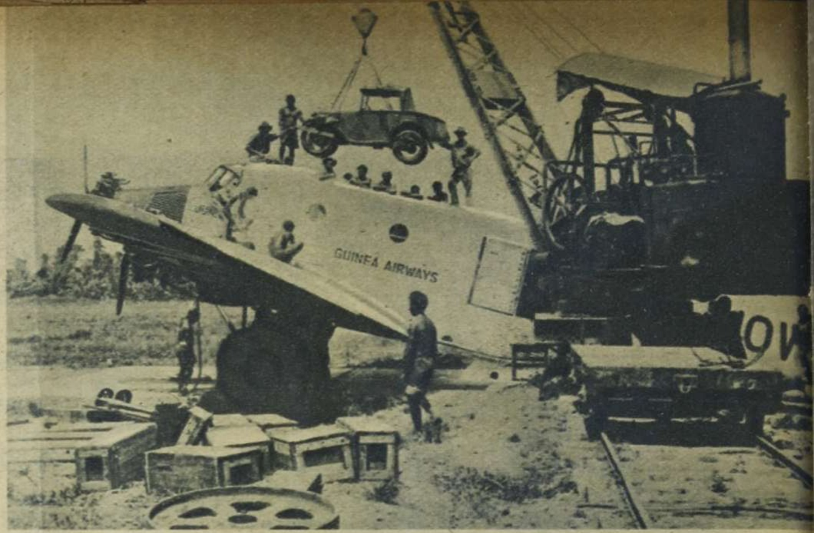
Cant. Z. 506. B. távolfelderítő



Cant. Z. 506. B. vizigép



A G. 23., a Ju. 52. egyik elődje



Junkers G. 31. Uj-Guineában

A Junkers-teherszállítógép fejlődése

1922-ben az angolok a mai Új-Guineában, a Koranga-folyó torkolatánál kiterjedt aranyelőfordulásokat fedeztek fel. Bár a bányát a tengerparttól csak 90 kilométer választotta el, a part és az aranyvidék között elterülő hegyvidék áthatolhatatlan őserdeivel majdnem leküzdhetetlen akadályokat gördített a kiaknázás útjába. Egy útépítés óriási összegeket nyelt volna el és technikailag alig lehetett volna megoldani. Azokat a kísérleteket, melyek angol repülőgépek felhasználásával légiúton próbálták a szállítási problémákat megoldani, nem kísérte sok szerencse, míg egy újonnan alapított vállalat, a »Guinea-Airways Ltd« nem vállalkozott alkalmas repülőgépek beszerzésére. 1928-ban a társaság a német Junkers-művekhez fordult és egy »W 33« szállítására adott megbízást. A repülőgép annyira bevált, hogy ezt az első megrendelést hamarosan újabbak követték.

Amint 1930-ban a bánya nagyarányú aranykitermelésre akart áttérni, felmerült nagy 3200 kilós súlyú gépalkatrészek szállításának a szükségessége is. A társaság ismét végigkutatta a legkülönbözőbb államok repülőgépgyárait, azonban megint csak a Junkers-műveknél akadt olyan gépre, mely ekkora terhek szállítására is alkalmas volt. Ez a gép a »G 31« volt, mely minden várakozást meghaladó módon megfelelt.

Így jött létre Új-Guineában a világ első nagy teheráruforgalmat lebonyolító légivállalkozása. 1936 augusztusáig a Junkers teherszállítórepülőgépek több, mint 13.500 repülést hajtottak végre. Bár a szállítási útvonalon egy 4000 méter magas hegytömböt is le kellett győzniük, átlagosan napi 3000 kilogramm hasznos terhet szállítottak, köztük nagy kotrógépeket, autókat és más nemcsak súlyos, hanem ezenkívül nagyterjedelmű alkatrészeket is. A Junkers-gépek nélkül az újguineai aranylelőhelyek jövedelmező kiaknázása alig lett volna lehetséges.

A Junkers-művek újguineai tapasztalatai nyomán és az egyre növekvő nemzetközi légiforgalom sürgetésére született meg az új teherszállítórepülőgép, a »Ju 52/1m«, mely nagy, teljesen nyilt rakterével most már rendkívül nagyterjedelmű darabok szállítására is alkalmas volt. A ki- és berakodás kényelmessége és a nagy akciósugár olyan előnyök voltak, melyekkel a világ egyetlen más repülőgépe sem tudott versenyezni.

Külsőleg és a főtengelyre támaszkodó szerkezeti megoldásával a »Ju 52/1m« a »W 33« megnagyítása és továbbfejlesztése volt. 1250 litert befogadó normális üzemanyagtartályaival, 600/685 lóerős BMW/VII motorjával 7000 kilogrammos hasznos megterhelés mellett a gép átlag 9.5 órás repülési idő alatt mintegy 1500 kilométert tudott megtenni. Két egyenkint 650 literes póttartály beépítésével ezt a hatósugarat sikerült 3000 kilométerre fokozni.

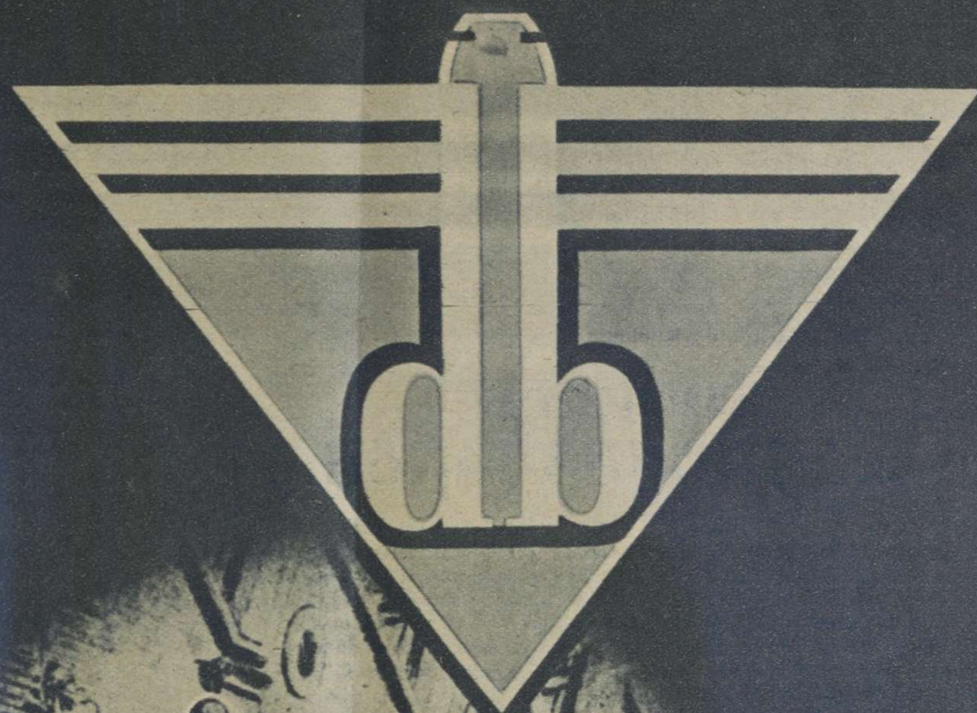
A fejlődés következő állomása az egymotoros »Ju 52/1 m«-nek hárommotoros géppé való átalakítása volt. Első kipróbálása óta tíz év mult már el, de ugyanez a »Ju 52« most is döntő szerepet játszik a hadviselésben. Ez a tény a repülés és a modern hadviselés történetében pedig példa nélkül áll, mert nincs még egy másik fegyvernem, melynek felszerelése olyan gyorsan elavulásnak volna kitéve, mint éppen a légihaderőé. A magyarázat egyedül abban rejlik, hogy a »Ju 52/1m« egészen különleges tulajdonságokkal rendelkezik és ezek a tulajdonságok a gép keletkezésének korát messze megelőzték. Ugyanezeket a kiváló ságokat a gép a német Lufthansa és 26 nem német légiközlekedési vállalat szolgálatában is híressé tette. A »Ju 52« neve ma nemcsak Európában, hanem az Európán kívüli országok nagy részében is a tökéletes biztonság, megbízhatóság és vakrepülésre való alkalmasság fogalmával párosul.

A német légihaderő a »Ju 52«-t előrelátó módon már nyomban megalakulásakor nagy figyelemben részesítette. Miután 1934-ben tömeggyártásba vették, a német légihaderő 1935-ben a német fegyverkezési szabadság kinyilvánítása után nyomban nagyobb mennyiséget rendelt belőle. Kezdetben ugyan harcigépnek szánta, azonban csakhamar felismerte, hogy valósággal ideális univerzális gépre talált benne mely a legkülönbözőbb célokra alkalmas, főképpen pedig ott, ahol a biztonság a főszempont. Idetartozik a katonai pilóták kiképzése is. Kitűnő repülőtulajdonságaival a »Ju 52« kiváló módon alkalmas a repülőgépvezetőknek kis egymotoros gépekről nagy többmotoros gépekre való veszélytelen és gyors átképzésére.

Ezenkívül még mint »repülőtanterem« is nagyszerű szolgálatot tesz az egész repülőszemélyzet eredményes kiképzésében. Erre a célra az éppen szóbanforgó feladatoknak megfelelően kabinját navigációs és rádiótechnikai berendezésekkel és munkaasztalokkal lehet felszerelni.

Amire a »Ju 52« a legtökéletesebben alkalmas, az természetesen a csapat- vagy utánpótlásszállítás. Ezen a téren elért teljesítményei azonban már túlságosan ismertek ahhoz, hogy szükség lenne külön részletezésükre.




db



AZ EZÜSTKONDOR NEM VÁLASZOL...

(9)

Visszament az étterembe és az egyik üvegajtón át kilépett a törzsre. Belekapaszkodott a korlátba. Folyadék lövelt rá. Behunyta szemét, de még így is elfacsarta az orrát a benzin szaga... Amint felnyitotta szemhéjait, a tenger már egészen közel volt hozzá és a repülőgép ferde helyzetben zuhant feléje. De a következő pillanatban a láthatár már újra rendesen terült el körülötte, a gép megint felvette a repülési helyzetet és bár a tenger még egyre közeledett, a gép már nem zuhant, hanem siklott feléje.

Mertens újra erőre kapott és a korlát segítségével átnyomta magát a szűk ajtón. A légáramlás szinte még a lélekzetét is elfojtotta. Egy ablakhoz ért. A rádiófülke volt. Tágra nyitotta. Mintha csak ciklon dult volna benne: a készülékek szétverve, üvegcserepek és fémdarabkák mindenfelé s az egyik sarokban véres fejjel, eszméletlenül feküdt a rádiótávirász.

Mertens bemászott az ablakon, a fülke ajtajához ment és visszahúzta a tolózárt. Müller azonnal a vezetőfülkébe rohant. Itt Greysch, a másodpilóta fogadta, kezében a kormánykerékkel. Igen sápadt volt és kényszeredett mosoly ült ki az arcára.

— Vegye át a kormányt, Müller...

A parancsnok beült a jobb ülésre és kezébe fogta a kormányt. Greysch hátravágta magát az ülésben és nagyot lélekzett a levegő után kapkodva.

— Ah... az ördögbe is!

— De hát mi történt?

— Önöktől szeretném tudni én is! Erős ütést mértek a fejemre, úgyhogy azonnal az álmok világába távoztam... S mikor magamhoz tértem, a gép már zuhant. Felvettem és...

— Minő szerencse, hogy ájulásod nem tartott sokáig. Tehát megtámadtak? És Stark, Weber?

— A rádiótávirász szintén megsérült — mondta Mertens.

— Segíthetek? Én is repülőgépvezető vagyok!

— Tudja meg, hogy hol van a személyzet többi tagja? Tegye meg ezt a szívességet!...

Ebben a pillanatban a motorok akadozni kezdtek, majd egyszerre elhallgattak.

— A benzin! — ordított Müller.

Az üzemanyag-órák mutatói majdnem a nullán álltak. Mertens nevetésben tört ki.

— Most már emlékszem! Mialatt ide kapaszkodtam, benzináradat borított el. Valaki kilyukasztotta az üzemanyagtartályokat!

Müller csúnyán káromkodott.

— Most majd leülhetünk az óceán közepébe. Segítséget kérünk... Stark!

— Kérhetnek, de csak hanggal. Az a benyomásom, hogy a rádiókészüléknek ugyanolyan szerencsében volt része, mint a másodpilótának!

Müller magán kívül volt dühében.

— Hívja hát a felügyelőt!

Dani ezalatt maga köré gyűjtötte az utasokat.

— Mindenki itt van... — állapította meg és még egyszer végigmérte az ijedt ábrázatokat.

— Kit keres? — kérdé Merson szenátor.

— Azt az embert, aki ezt a majdnem végzetessé váló csúf játékot űzte velünk. Oh, de ravasz! Most már tudom, hogy hova ment és miként tért vissza közénk... És most még rémült képet is öltött.

Nyomatékkal ejtette ki szavait. Saját hangjának csengéséből vette csak észre, hogy a motorok nem zúgnak már. Azonnal a gép orra felé fordult és Mertenst látta előjönni.

— Szíveskedjék velem jönni! Három félig agyonvert ember van ott!... Adjon konyakot, pincér!

Az Ezüstsirály egyre jobban süllyedt, Müllert elfogta a gépvezetés ösztöne és nem törődött most mással, csak a gondjaira bízott géppel. A legkisebb sebességgel repült, hogy minél tovább levegőben maradhasson.

A tenger kékjén sötét foltot fedezett fel: bizonyára sziget. Erre vett irányt abban a reményben, hogy még el tudja érni.

A gép azonban elkerülhetetlenül süllyedt. Száz... ötven... harminc méter választotta már csak el a víz tükrétől. Heves széllökés kapta oldalba és csak Müller tökéletes nyugalma, illetve ügyessége mentette meg a halálos vésztől. Megnyomta a gépet és a hullámok ellenébe fordult...

VI.

Csend az Óceán felett

Porto Praia repülőkikötőjében egyre várták az Ezüstkondor rádiójelzéseit és amikor a megállapított időben a hívójelekre semmi válasz sem érkezett, Ponta Delgadából kértek megoldást a rejtélyre.

S az óceán felett, a két repülőállomás közt, huzamos rádióüzenetváltás kezdődött.

Ponta Delgadában Henriquez felügyelő még felvette Dani rádiótáviratát és válaszolt is reá, de a vétel nyugtázását már nem kapta meg.

Erre mindkét állomás elkezdte hívni a gépet, de senki sem válaszolt. Az óceán felett tökéletes csend uralkodott.

Az Azórok és a Zöldfoki szigetek között csupán kis vitorlások bonyolították le a forgalmat és ezeknek nem volt rádiójuk. A menetrendszerű közlekedés fenntartása nemcsak most háborúban, de békében is egyetlen gőzösre hárult, ez azonban ma éppen a kikötőben pihent. Az összes fontosabb hajózási vonalak mind nyugat-kelet felé irányultak, északra egy sem.

Esti hat óra... félhét... hét óra... A rádióállomások hiába folytatták állandó táviratváltásukat.

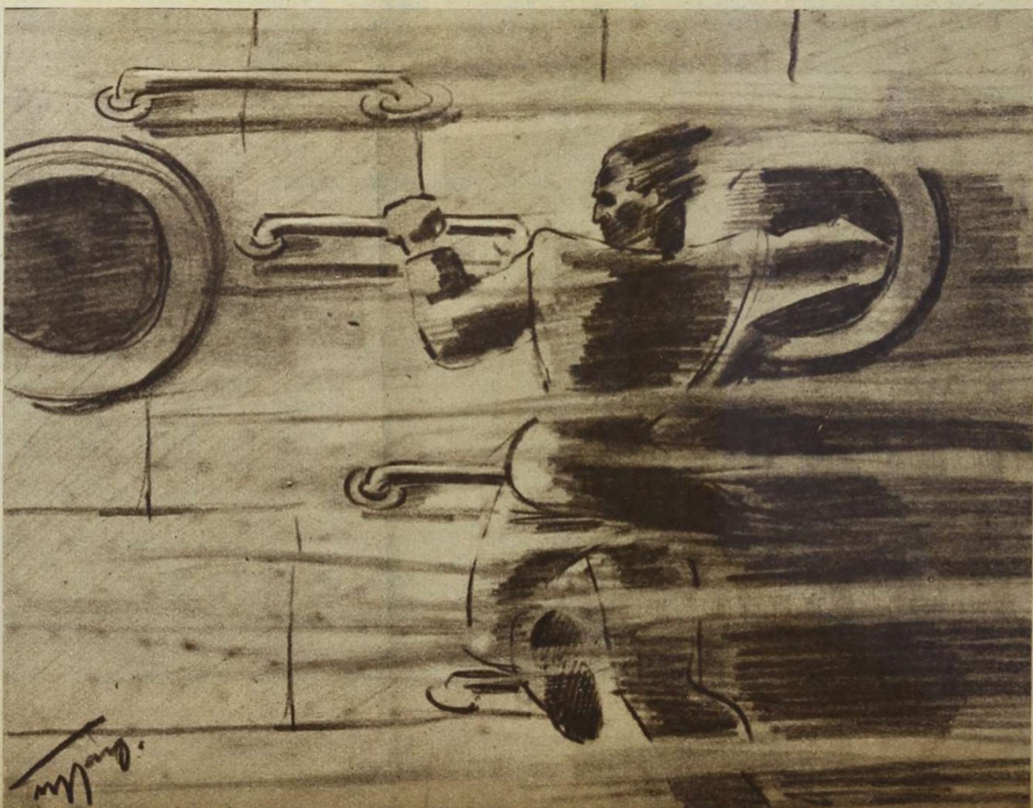
— A kettes számú Ezüstkondor még nem érkezett meg, semmi hír róla — mondta Porto Praia.

— Santa Cruz hívja a 2. számú Ezüstkondort! Santa Cruz hívja a 2. számú Ezüstkondort! — szórta szét az űrbe Ponta Delgada adója, de válasz nélkül maradt.

Leszállt az alkony az Atlanti-óceánra.

Jött az éj... az árnyék egybeburkolta a vizet és az eget.

Juan Lamarra rendőrfőnök az irodájában tanácskozásra ült össze a légiforgalmi társaság igazgatójával, hogy a tennivalók felett döntsenek. Közben állandóan összekött-





tésben voltak a rádióállomás vezetőjével is, de egyelőre változatlanul ugyanazt a kellemetlen hírt kapták: a gép nincs sehol.

— Ilyen szép időben rádió nélkül is meg kellett volna érkezniök Porto Praiába!

— De ha nem érkeztek meg!

Lamarra lelkiismeretfurdalást érzett: miért engedte útjára a vizigépet? Itt kellett volna tartani az utasokat tekintet nélkül személyiségükre... Ez lett volna az igazi kötelessége!

Az igazgató a következő javaslattal állt elő:

A Zöldfok-szigetekről indíthatok gépet az útvonalon. Van ott egy könnyű vizigép és világítórakétákat engedhet le ejtőernyővel. Valószínű azonban, hogy az Ezüstkondor II., ha sérülés érte, kívül esik a menetvonalon. Így csak holnap reggel lehet megkezdeni a rendszeres kutatást.

Holnap reggel! S ezalatt a hatalmas repülőcsónak roncsaiba kapaszkodó emberek talán — erejük fogytán — végleg alámerülnek.

A Kanári-szigetek spanyol hadikikötőjének parancsnoka, amikor értesült az eseményekről, kijelentette, hogy a »Torres« repülőgépanyahajó éppen ezen a részen gyakorlatozik és megígérte, hogy parancsot ad neki a kutatásban való részvételre.

Éjfélig kétségeesetten hívtak a rádióállomások, a rádiótávirászok egész éjen át készülékük mellett virrasztottak. Hiába: az éter néma maradt.

VII.

Reimann eltűnik...

A sziget körülbelül egy mérföldnyire fekűdt az Ezüst sirálynak nevezett Ezüstkondor II. leszállási helyétől. Müller kimászott a törzs tetejére és távcsővel végigkutatta a láthatárt.

— Se füst, se vitorla — mondta visszatérve a gépbe. — tengeráramlás a szirt felé sodor. Végszükség esetén a gumicsónakokon elérhetjük a szigetet.

Fledauer asszony és a pincérnő a rádiótávirász és az útvonalellenőrző tiszt fejét borogatták. Az utóbbit is ugyanis eszméletlenül találták fülkéjében. Az volt a legérdekesebb, hogy egyikük sem emlékezett a támadójukra. Hirtelen fejbeverték őket hátulról és eszméletüket vesztették.

Dani felügyelő Müllerrel együtt azon fáradozott, hogy a történteket elfogadható keretbe foglalja. A támadók legalább ketten voltak és a szerszámkamrán keresztül hajtották végre aljas tettüket. A szerszámkamrát a gép orrába szerkesztették. Rendes bejárata az utasfülkék folyosójáról nyilt, egy fedélcsapóajtón keresztül azonban át lehetett jutni belőle a vezetőfülkébe még pedig éppen a pilóták ülései mögé. A támadóknak ennélfogva könnyű dolguk volt. Ezen a fenéknyiláson keresztül észrevétlenül Greysch háta mögé kerültek és erős ütéssel elkábították. Utána átlopództak a hajózási szobába, majd a rádiótávirász fülkéjébe s úgy Webert, az útvonalellenőrző tisztet, mint Starkot, a rádiótávirászt leütötték. Most már nyert ügyük volt. Lezárták a vezetőrészbe nyíló ajtót, szétrombolták a rádiókészüléket, lyukakat hasítottak az üzemanyagtartályokba és mindezt elvégezve ugyanazon az úton, amelyiken behatoltak, visszatértek a többi utasok közé, békésen elvegyülve velük.

De itt lép a gondolatmenetbe a bökkenő. Ha a repülőgépvezető nem tért volna véletlenül magához, a sorsára hagyott gép szárnyaszegett madárként lezuhant volna és az összes bennelevőkkel együtt pozdorjává tört volna a sós hullámokon. Az ismeretlen támadók tehát a maguk részére is a halált választották?

Danit nem hagyta el a szerencséje és hamarosan fényt deríthetett erre a homályos pontra is. A helyszíni vizsgálat alapján ugyanis kitűnt, hogy a szerszámkamrából három ejtőernyő és egy felfujható gumicsónak hiányzik. A tettesek így nyilvánvalóan hárman voltak és a gép zuhanásának esetére előkészítették menekülésük útját. S most, hogy a Gondviselés különös kegyelme folytán a repülőgépvezető magához tért és megállította a halálos sorsa felé tartó gépet, lemondtak volna a gép elhagyásáról?

És miért volt egyáltalában szükségük a katasztrófa előidézésére? — tólult Dani elé a kérdés. Csak egyetlen választ talált reá: a tettesek az összes bizonyítékokat és tanúkat el akarták tüntetni a gép elvesztése révén és abban reménykedtek, hogy a gép nagy port felverő tragédiája homályba burkolja a rajta elkövetett gaztetteket is.

Dani pillanatnyilag meddőnek látta a kutatást ebben az irányban és figyelme leginkább a három ejtőernyőre terelődött: kik lehetnek a bűnös hármas tagjai? Mersson szenátor és két titkárja?

Itt sem tudott végleges következtetésre jutni és minthogy a tettesek velük kényszerültek maradni s osztoztak sorsukban, későbbre halasztotta töprengését. Segítségére sietett Müllernek, akinek mindkét keze tele volt tennivalóval.

Energiájának egy részét most a nyomotthangulatú utasok bátorítására kellett fordítani. Még Mersson szenátor látszott legnyugodtabbnak közöttük, aki maga is igyekezett némi önbizalmat önteni a többiekben:

»Türelem!« — hajtogatta — »A parancsnok meg fog menteni bennünket. A személyzet gondot visel majd ránk! S van egy rendőrfelügyelő is velünk!«

Mertens szintén igyekezett hasznossá tenni magát. A bárba ment, hogy innivalót hozzon Rayner kisasszonynak. Dani utánapillantott és meglepetve látta, hogy a fiatalember megáll a lépcsőnél, túlhajol a korláton, majd izgatott arccal odainti őt.

Mellette termett.

»Nézzen csak le! Gyorsan!«

A lépcső ajtaján feküdt valaki. Bley volt, aki idáig vonszolta magát és most ereje fogytán elterült. Véres csík maradt utána a padlózaton.

Dani és Mertens segítségére siettek, a legközelebbi kabinba vitték és a fekvőhelyre fektették. Bley felismerte őket, mosolyogni és beszélni próbált, de ajkai nem engedelmeskedtek többé, lezárta szemeit és az eszméletlenségbe süllyedt.

— Kötszert és fertőtlenítőt — rendelkezett Dani. — Hívjatok egy nőt, Lupitát, Fledauer asszony!

A missziósnő azonnal megjelent az első segélytáskával. Szegény Bleynek három szörnyű seb tátongott a mellén és csodának látszott, hogy még életben van.

— Ő mindenre világosságot deríthetne — mormolta Dani. — Meg kell menteni őt!

Müller felhúzott szemöldökkel jött le hozzájuk.

— Még egy sérült?

— Igen súlyos!

— Nekem most a géppel kell törődnöm. Megkísérlem elérni a partot.

— Jól van. Mertens és a pincér segítségemre lesznek.

Bley azonban csak nem tért magához, bármilyen hőn kívánta is Dani, ezért Fledauer asszony gondjaira hagyta őt, a pincért pedig megbízta a biztonsági felügyelettel.

Ezután Mertensszel együtt a nagy terembe ment és maga köré gyüjtötte az utasokat. Mindenki ott volt.

— Súlyos helyzetben vagyunk — mondta. — Mindannyiunknak össze kell fognunk, hogy a köztünk levő gonosztevőt, aki bűntényt bűntényre halmoz, leleplezhessük.

— Bley hiányzik! — kiáltott Fischer. — Ő mindenkitől távoltartotta magát!

— Bley sérülten fekszik lenn. Ő is egyike az áldozatoknak.

Borzongás futott végig az utasokon.

— Mit tegyünk? — kérdezte Mersson. — Szabja ki kötelességeinket!

— Maradjanak mindnyájan együtt, közelben és azonnal jelentsék nekem, vagy a parancsnoknak a legkisebb rendkivüli eseményt is!

Gyenge motorzaj hallatszott. Müllernek sikerült a tartályok mélyén maradt üzemanyaggal megindítani az egyik motort és a repülőcsónakot huzatni kezdte a sziget felé.

Néhány méterre a parttól leállt. Az egyik gumicsónakot felfújták és Mertens a már teljesen magáhoztért Greyschsel együtt a partra evezett rajta.

(Folytatjuk.)

Felelős szerkesztő és kiadó:
JÁNOSY ISTVÁN
FŐSZERKESZTŐ

MAGYAR SZÁRNYAK

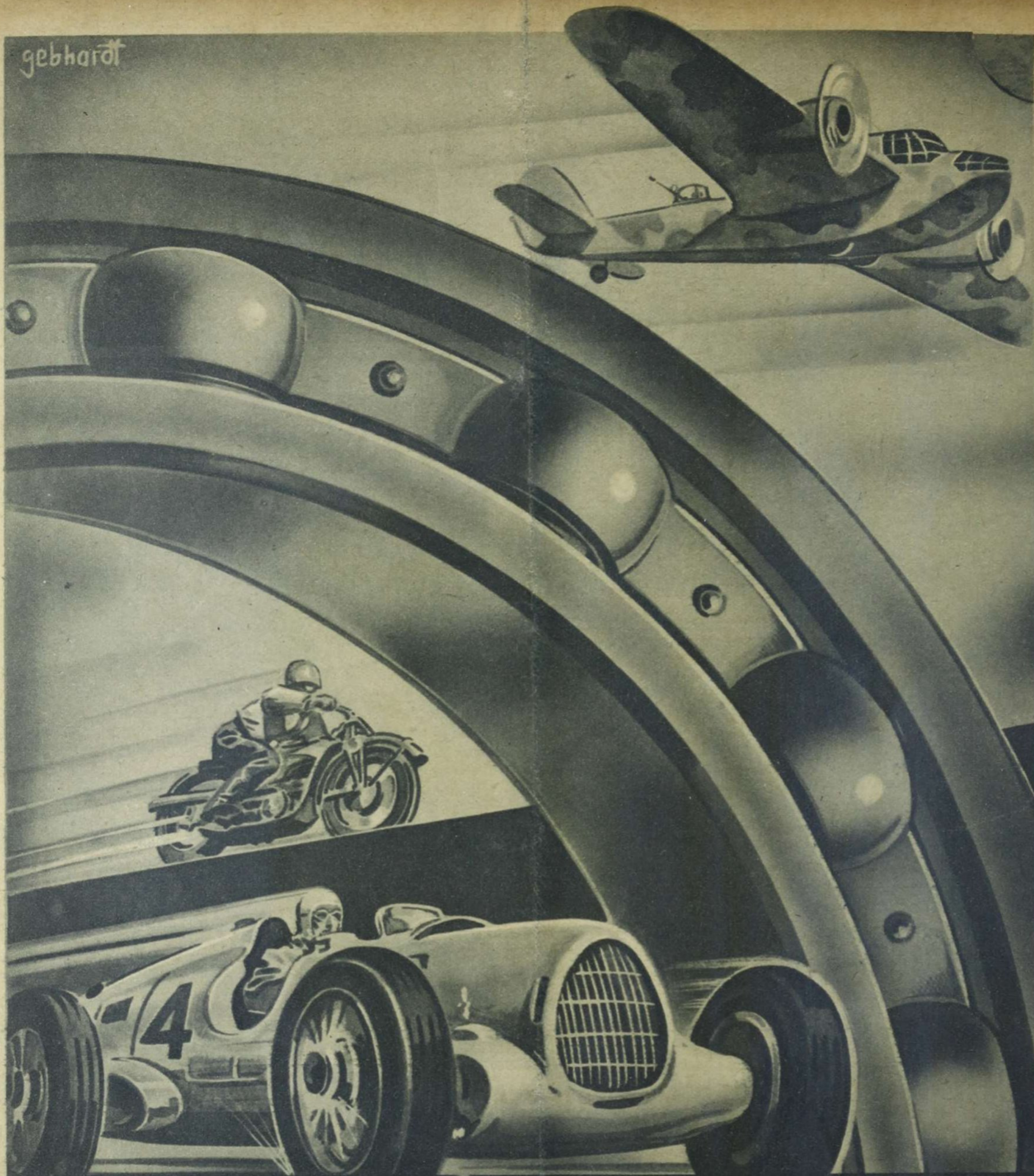
megjelenik havonta kétszer

minden 1-én és 15-én. Előfizetési ára egy évre 12 pengő, vállalatoknak, jogi személyeknek évi 40 pengő. Egyes szám ára 50 fillér. Szerkesztőség és kiadóhivatal: Budapest, VII., Király-u. 93. sz. Telefon: 222—422. Postatakarékpénztári csekkszámla: 29.830.

Kéziratokat és fényképeket nem őrzünk meg és nem adunk vissza. Levelekre csak beküldött levélbélyeg ellenében válaszolunk.

— Athenaeum Irodalmi és Nyomdai Rt. mélynyomása. Felelős: Kárpáti Antal igazgató.


JU


gebhardt
4